

スクウェア公式 レーシングラグーン ファンブック

# GALE A MOMENT

ゲイル ア モーメント

——最速の瞬間——



【徹底取材】

フォーミュラニッポンGT選手権で活躍する  
2人の現役トップレーサーが語る

**伝説は栄光へのプレリュード**

～協阪寿一選手インタビュー～

**最速の彼方を目指して**

～金石勝智選手インタビュー～



*Racing Lagoon Fan Book*

# **GALE A MOMENT**



*Published by DigiCube*



Factory

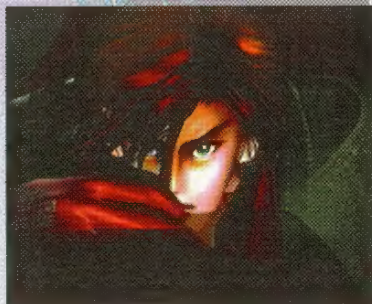


スクウェア公式 レーシングラグーン ファンブック

# GALE A MOMENT

ゲイル ア モーメント

最速の瞬間



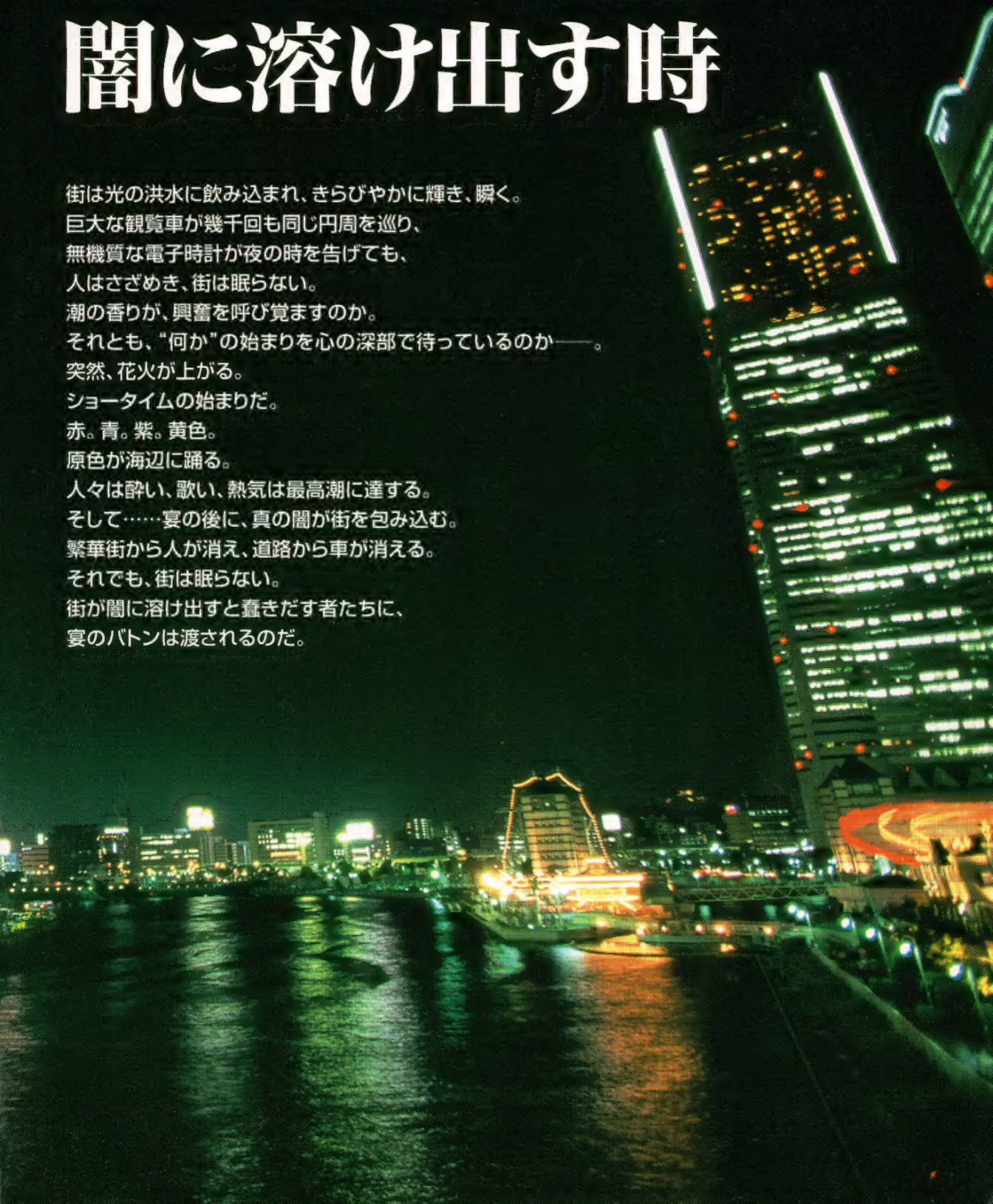






# 眠りを忘れた街が 闇に溶け出す時

街は光の洪水に飲み込まれ、きらびやかに輝き、瞬く。  
巨大な観覧車が幾千回も同じ円周を巡り、  
無機質な電子時計が夜の時を告げても、  
人はさざめき、街は眠らない。  
潮の香りが、興奮を呼び覚ますのか。  
それとも、“何か”の始まりを心の深部で待っているのか——。  
突然、花火が上がる。  
ショータイムの始まりだ。  
赤。青。紫。黄色。  
原色が海辺に踊る。  
人々は酔い、歌い、熱気は最高潮に達する。  
そして……宴の後に、真の闇が街を包み込む。  
繁華街から人が消え、道路から車が消える。  
それでも、街は眠らない。  
街が闇に溶け出すと蠢きだす者たちに、  
宴のバトンは渡されるのだ。





# スピードに飢えた 獣たちが目を覚ます

街の明かりがひとつ、またひとつ落ちていくと、目覚める獣たちがいる。

強力なヘッドライトが、夜のしじまを切り裂く。

甲高いエキゾーストノートが木霊し、

焼け焦げたタイヤとオイルの臭いが

白煙と共にあたりに立ち込める。

紳士淑女はお断りのパーティー。

彼らは光の橋を渡ってやってくる。

一直線に光の筋を残しながら。

彼らの生き方はごくシンプルだ。

スピード。

それが何よりの拠り所であり、全ての判断基準。

死と隣り合わせの危険なゲームにスリルを求める。

いつしかその深遠を覗き込みたい欲求に駆られ、

運無き者の命をも奪う。


そして、“何か”が始まる。











追いつこうとしても追いつけない、夢幻の領域。  
見えない壁。  
だが、その壁を越えていく者がいる。  
誰も知らない未知の世界へ飛び込んでしまう者がいる。  
アクセルを床まで踏み込む。ミッションを6速に放り込む。  
景色が歪んでいく。  
色が混ざり合い、揺らめき、後方にぐにやりと流れ出す。  
スピードの彼方にあるものは、狂気。  
そして、エクスタシー。  
伶俐に研ぎ澄まされた脳細胞の1つ1つに、悪魔が囁く。  
"more speed".  
常人には到達できない向こう側で聞こえる甘美な囁き。  
"最速"の冠を付けるものだけに与えられる至上の快感。  
誰も追いつけない。  
誰も越えられない。  
——物語が、始まる。





そして、夜が動き出す



■PROLOGUE

2

■The Legend

伝説は栄光へのプレリュード～脇阪寿一選手インタビュー～

10

横浜にひしめく走りの魂～横浜最速伝説に関わる者たち～

16

■The Speed

最速の彼方を目指して～金石勝智選手インタビュー～

38

トップレーサーに学ぶリアルドライビングテクニック

44

■The Machine

OVER 200MPHのMONSTER～MONSTER Rの履歴～

54

怪物を創りし男～山田孝氏インタビュー～

60

基礎から学ぶマシンパーツ講座

64

400km/hへの挑戦

70

マシンコンプリートなんでもかんでもCOLLECTION

74

■The YOKOHAMA

創造主達の熱き魂～開発者インタビュー&THE YOKOHAMAガイド～

80

アナザーサイドオペレーティングラグーン

89

■EPILOGUE

94



■金石勝智選手&脇阪寿一選手

レースとテストで埋まったスケジュールの合間をぬって、  
本誌のインタビューに応じてくれたお二人。

現在、フォーミュラニッポンと全日本GT選手権の  
両方でチームメイトとして活躍中だ。

何か大きなことをやってくれそうな両選手の、  
今後の活躍に期待しよう。





# *The LEGEND*



# 伝説は栄光へのプレリユード

ある「約束」のために  
世界を目指す男

脇阪寿一  
ARTA所属 INTERVIEW



——脇阪選手のレースキャリアは91年のレーシングカートデビューからですね。比較的遅めかなという感じがするんですが、カートの世界に興味を持たれたきっかけといいますか、この世界に入られた経緯は、どういったものだったのですか？

脇阪 実際にデビューしたのは18、19の頃なんですけど、実は親父の知り合いに子供の頃から「自分とこの息子がやってるからおまえも乗れ」と言われてたんです。でも、それまでレースとかに興味なくて、避けたというか逃げてた(笑)。せいぜい幼稚園のときにミニバイクに乗ったり、ゴーカートに乗ったりとか、そんな感じで。あと、中学のときにはモトクロスをちょこっとやって、高校に入ってから単車に乗ってました。——そうすると、小さい頃からスピードに対する興味みたいなものはあったんですか

脇阪 興味といえるほどのものではなくて、エンジンが付いてると楽しとかそういう感じです。もともと出身が奈良ですから、スクーターで近くの山を登ったり下ったりとか、そういう遊び方をしてました。

——なるほど、10代後半までは、ホントに遊び感覚で“エンジンモノ”に乗ってらしたんですね。カートでデビューしてからは、何か心境に変化はありましたか？

脇阪 うーん、別に変化もなく、深刻にも考えてませ

んでしたね。遊びの延長で、気が付いたらお金をもらえてたというか……。ちょっと話が前後しますが、高校のときに単車で峠みたいなのところに行って……。で、ボンと乗ってみたら、速かったんですね。それでもう勘違いしてしまったんです。で、その勘違いの延長で今まできて、まだ誰も勘違いに気付かせてくれてないという(笑)。

きっかけは高校時代にあったんですね。

脇阪 高校のときは、もちろんクルマじゃなくてずっと単車でしかたね。うちの親父がものすごく厳しくて、いじったりとかは一切なし。全部ノーマルで、外観もピカピカにしないで怒られますし、コケて傷なんか付けて帰ってきた日には取り上げられますからね(笑)。お陰で、峠で1回もコケることなく、タイヤから何から全部ノーマルで乗ってたんです。しばらくはそんな感じで楽しかったんですが、友達事故があったりして考えたんですよ。こんなところで走っててもしょうがないな、単車のレースにでも出ようかな……。そんな時に、カートに乗ってみんかって言われたんです。単車で速いんやからカートでも速いやろっていう感じで。それで乗せられたのがなんと最高峰のカートだったんですけど……。僕は最初から速かったですよ。

——いるんですね。いきなり速い人って(笑)。とこ



1972年7月29日生。91年にレーシングカートでデビューし、翌92年より全日本カート選手権に参戦。96年には全日本F3選手権チャンピオンに輝いた。97年よりフォーミュラニッポン参戦中。



べつに無茶した訳でもないんですが、それを繰り返してるうちに  
なぜか有名になっちゃったみたいで……。

ろで、モータースポーツの世界では、まず自分の目標タイムを決めて、それをクリアしていくことでレベルアップしていくというトレーニングが一般的だと言われていますが、脇阪さんの場合は?

**脇阪** 目標タイムいうても、温度とか路面状況によってタイムが全然違うんですよ。だから僕の場合は自分で決めたタイムじゃなくて、その日一番速いやつを目標にして、朝は負けてでも夕方に帰るときまでにはそいつのタイムを抜こう、という感じでやってたんですけれど。もちろん、毎回クリアしてましたよ。人には負けない、抜かれたら必ず抜き返す、という心意気で。

カートデビューされた時に、もう普通免許は取られてたんですか。

**脇阪** 取ってました。最初は、家にあったランドクルーザーに乗ってたんです。それで僕の実家は奈良なんですけど、ウチの近所は夜遊ぶ場所が少ないんですよ。だからよくランクルで大阪まで行ってました。そのとき阪奈道路っていう道路を通るんです。行きは問題ないんですが、帰りは遊んで疲れてるんで少しでも早く帰って寝たいじゃないですか。それでチョット……だけ急いで帰ったりしました。べつに無茶した訳でもないんですが、それを繰り返してるウチになぜか有名になっちゃったみたいで……。

——スポーツカーでなく、4駆のランクルってことでインパクトもありますね。

**脇阪** インパクトはあったみたいですね。なぜだかみんなハザードをつけて退けてくれたこともありましたし……。別に煽ったりした訳じゃないのにですよ。

——そのランクルは結構いじったり?

**脇阪** いや、まったくノーマルですよ。タイヤからなから全部。でも、好みの問題もありますけど、僕はノーマルの方がアンダー気味で乗りやすいと思ってますし。

——ご実家がクルマ屋さんということは他にもいろいろと乗られたりしました?

**脇阪** ええ、その中で僕がたまたまランクルが気に入ってたんですけど、他にもいろいろ乗りましたよ。例えばお客さんの家から廃車で引き揚げてるクルマがあるんですけど、そういうクルマにもよく乗ってました。廃車前の検査に持っていくような状態のクルマ。そのお客さんに「ちょっと僕お金がなくてクルマないんで、その間乗っていいですか?」とかいうと「いいよ、いいよ、乗っとけ」みたいな。もちろん任意保険にはちゃんと入ってましたよ。で、そういうクルマでも大

阪へ遊びに行ったら、帰りはチョット急いで帰ってくると、なにせボロボロのクルマですし、タイヤなんか丸坊主だから限界が低くてすぐ滑りだして危ない危ない……

——他にもその頃のお話で印象に残っているエピソードはありますか?

**脇阪** とにかく廃車寸前のクルマばかり乗りまわしてましたね。あ、そういやそのとき、僕の友達で面白いことを言うやつがいまして。そいつは最速のコーナーリングだとか言ってガードレールにクルマを当てながら曲がると速いと言うんです。横っ腹をガードレールに当てて、ハンドルを切って、ガーッと回って。

——「レーシングラグーン」の中でもガードレールに当てながら曲がるテクニックが有効な場面がありますので、ゲーム中で参考になるかも知れませんが、詳しく教えていただけますか?

**脇阪** そいつが言うには、気を付けなあかんのは、ガードレールが途切れているところ。そこにクルマを当てようすると、当然、落っこちるから、それだけは確認しておかなくちゃいかんとのことです。そもそもこれは、マンガの話ですけどバイク乗っててガードレール蹴ったりしるじゃないですか。それでクルマならどうかな? って考えたらいいですよ。特にインを閉じられて一か八かでこの方法を使って抜いたら、相手はビックリするだろうな。なんてふたりで笑ってました。ただ、そんなこと、実現したら次の日にはクルマは解体作業をやらしてもらわなあかんってことになるんでしょうけどね。

——リスク大きすぎますよね。ゲームの中のテクにとどめておきましょう(笑)。しかし、頭のなかではシミュレートされた訳ですよ。怖いとか思ったりするんじゃないですか?

**脇阪** そうですね……。弟(薫一さん。現在フォーミュラニッポン参戦中)と一緒によく走ってたんですが、後ろからパッシングされたりとかもするわけですよ。で、まあいろいろとあったんですが、そういう時って1つ間違えたら死ぬわけですよ。ヘタすりゃ相手も巻き込む。うちの親っていうのはものすごく厳しかったんで、事故は1度も起こしませんでした。確かに多少は無茶もしましたけど……。今思うと、そのころに集中力とかそういうのを養えたら違うかな。なんかこじつけっぽいんですけど、それはほんまにあるんです。そのぐらいの頃に何を学べるか、何を体にしみ込ませるかで、その人間の将来は決まりますよ。若くて、無茶のさく



大事なのは「最後まで諦めない」という気持ち。  
ダメだと思ったら、そこで終わっちゃうんです。

時期に。例えばその時期に事故を起こしてビビってしまったら、そいつがレーシングドライバーを志してもダメです。絶対モノになりません。そういう意味でいえば、僕は何もなかった。ただ、「もうこれはあかん」と思ったことは何度でもありますよ。単車でもありますし、1つ間違えば事故ってたなっているものもあります。でも、最後まであきらめなかったら何とかなるものです。

——それは例えばどのような？

脇阪 考えられへんところからクルマなんか飛び出してきたりとかね。自分がミスをして「もうあかん」というのはないですけどね。で、そういう時に大事なのが気合いと、最後まであきらめないという気持ち。やっぱり「もうダメだ」と思ったら本当にダメです。とにかく、最後の最後までダメだとは思わないこと。極端な話、当たってしまえばじめて「あかんかったな」というくらいの気持ちで。当たるまではそんなこと考えてませんし、当たる寸前まで「まだ何とかなるやろ」ぐらいしか思っていないです。

——続いてデビュー後の話を伺いたいんですが、レーシングカートを皮切りにして、92年から全日本カート選手権に参戦。それから順調にステップアップされていかれたわけですが。

脇阪 順調でも何でもありませんよ。正直な話、レースに対して真剣になったのは94年からなんです。それまでは、全日本でであろうが何であろうが、友達との約束

束があったらそっちを優先してました。マシン自体も中古のエンジンと中古のタイヤを使っているような状態で、1年に1回表彰台に乗って自分をアピールできたならええかな、くらいにしか思ってた。だから1年に1回表彰台に乗ったら、後のレースもう全部捨ててましたし。そのかわり最終戦まで勝たれへなかったら、最終戦はもう集中して、それで2位とか3位になって。

で、そんな感じで参戦してたんですけど94年に自分のカートショップを作って、それからですね。本気になったのは。

——それで、その翌年の95年に全日本F3選手権でシリーズ6位、96年には同じくF3でシリーズチャンピオン、と目覚ましい活躍を見せるわけですね。そうやってどんどんステップアップしていく最中で、節目とな

ったレースや出来事がありますか？

脇阪 そういのは全然ないです。例えば僕がカートに乗っていると周りの人が、おまえはF3に乗れと。おまえはもうカート続けててもしょうがない、とかそういうことをいろんな人が言うんですよ。それで僕は調子に乗って、F3乗ってみたらかと。もし乗ってみてあかんかったら、大人になったときに「F3乗ってたんや」と自慢できたらそれでええんやないかっていう感じで。で、F3に乗ったら乗ったで周りの人に、早く上へ上がれって言われて。だから別に、レーシングドライバーでプロとしてやっていこう、なんて思ったことはないですね。

——今もその辺の意識は同じなんですか？

脇阪 今は国内のトップフォーミュラですし、カートとかの頃に比べて関わっている人数が全然違いますからね。だから、その人たちのために成績を残さなあかんって感じです。ただ、最近は違うことも考え始めてますけど。というのは、今まではクルマに乗るのがほんとに好きやったんですよ。とにかく好きだから乗ってて楽しくてやってたのが、だんだん僕に関係する人間が増えてきて、今度はその人らを喜ばさなあかんとか、そういうことも考えるようになった。で、最終的には僕の言ってることを通すために世界へ出ていかなあかんかな、と。フォーミュラニッポンもGT選手権も大事やけど、日本のレースにしか出ていない自分がほざいてたところで、そんなの大して気に留めてもらわれへん。やっぱり世界へ出ていってこそ……っていう。

極端な話、この世界というのは間違えたことを言っても、実力さえあればそれが通るんです。で、いったんその“世界”を作ってしまった後は僕の思いどおりに物事が動くじゃないですか。少し話が戻りますが、カートをやった頃のメンバーと、ちょっとした約束をしてるんですよ。その約束を守るためには、やっぱり世界へ出ていったりとかもせなあかんし。ちなみに去年、F1のテストをしたんですが、そのときは正直な話、それほど乗りたいとは思ってなかったんです。でも今年になって、それはちょっと違うなと思い始めて……。やっとな、プロとしての意識が目覚めたというか、将来を見据えた戦いを始める気になりました。

——そのカート時代の約束っていうのは？

脇阪 94年に作ったカートショップというのは、うち





の親父のバックアップがあったんですけど、形としては僕と弟、それに今店長をやってる西島という男の3人で立ち上げたんですよ。実はこの3人とも全日本のカート時代のライバルなんです。で、僕と弟は上のカテゴリへ上がるためにそのショップを使う。つまり、そのショップでいいマシンを作ってもらって、いい態勢でカートに臨むと。ショップを作った時点で、西島は自分が走るのを辞めて僕のメカニックになって、すべてを僕に捧げたんです。そのかわり将来、カートショップが独立してやっていけるようになったときには、店舗ごと西島が好きなようにして構わない。そういう約束をしたんです。で、その西島が口癖のように子供たちを育てたいと言うんですよ。例えば、才能があって「こいつは速くなる。ていう子が、お金がなかったりでカートを断念してしまう。そういうケースがたくさんある。それで、西島が言うには、俺はメカニックとしてやれることはやるから、後はお前らが道を作ってくれ、と。そのためにも、F1やインディの舞台に出ていって、とにかく名前を売らなあかん。そういうことを最近になって考えるようになったというか……まあやったろうかと。——約束を守るために1つの明確な目標を持って、それに突き進んでいくと。

**脇阪** そうですね。今までは、とにかくやりたいことをやりたいようにやっていた。自分のやりたくないことはやらなかったし、目の前にエサをぶら下げられても、そのエサを取るためのルートが気に入らなければ取りに行かなかった。でも、これからはそういうこともちょっと我慢してみようかなと思います。僕も今までは好きなことばかりしてきましたから、ちょっと大人になってみようかなと。それと、親父にしてもやっぱり、僕が世界に出ていくのを望んでるでしょうし。ここまでしてもらったら、行くとこまで行ったらと思うてんですわ。

力強いお言葉ですね。期待してます。ところで今年の春、テスト中に300キロで壁に激突されたことがありましたよね。

**脇阪** 痛かったです(笑)。

——そういう、我々には想像がつかない、時速300キロの世界というのはどういったものなんですか。

**脇阪** 時速300キロっていても、公道での感覚とはちょっと違うんですよ。サーキットでの300キロって、そんな大したことない。最初の1周目は速いかなと思うけど、2周も3周もしてると、結構よけいなこと考えたりする。まあ、400キロ近くまでいけばまた話は別ですけど、この間はクルマが壊れてスピンしたんですけど、さすがに300キロ出ると、スピンしてから止まるまでの距離がやたらと長い。もう、1つの視野に入ってるんですよ。あっちのほうでスピンが始まって、壁に当たって、クルマがバラバラになって止まってるの



サーキットでの300キロっていうのは、そんな大したことではない。2周も3周もしてると、結構よけいなこと考えたりする。

がはるか向こう、みたいな。

——そういうときって、恐怖感って？

**脇阪** あまり何も考えてなかったです。「うわっ」とか思った次の瞬間に「ドン」となって「痛い」と思ってましたから。で、早よ出ないとメカニックが心配するな、出たら出たろと思って、ハンドル外して起き上がろうとしたんです。でも、背中を強打してたから息が全然できなくて、足とかも全部打って出られなかった。そしたら、オーバーなことにみんな来てしまっ。

いつも周りの方を気遣ってるんですね。そんなに痛いの、まずはメカニックが心配するからっていう考えが浮かぶなんて。

**脇阪** それが自然だと思いますよ。やっぱり、自分の信頼してるメカニックと一緒に仕事したらそうなります。クラッシュして帰ってきて「おまえ、なにやってん」って言われるのと、クラッシュして帰ってきて謝られるのとでは、全然その信頼関係が違うってことじゃないですか。その時のクラッシュにしても、僕のミスって最初から思ってる人間なんていないです。当たって帰ってくると「なんかクルマ壊れたか？」ってまず聞いてきますし。もちろん、僕もメカニックに「おまえのミスやないか」なんて言わないです。そういう人間関係





恐怖を克服できなければ、小さくまとまって走るしかない。  
相手に攻めてこられると思わず避けてしまうんですよ。

ってやっぱり、命をかけて仕事をしている以上は大切ですね。メカニックもそういう気持ちで働いてと思う。若いメカニックの中には、何にも考えんとネジ締めてる奴いてますけど(笑)。やっぱりこの世界でずーっと生きてきて、死んだ人間も見てきている人っていうのは違いますね。特に、メカニカル・トラブルでのクラッシュとかあったときのメカニックの落ち込みというのは、ものすごいですよ。それをやっぱり気遣ってあげないと、立ち直れないんじゃないかなと思うときありますから

レースっていうのは、そういうギリギリのところやっていくわけじゃないですか。だから、一歩間違えれば300キロでクラッシュしたりする。正に危険と隣り合わせの職業だと思うんですよ。そういう、恐怖感をコントロールするやり方っていうのは何かあるんですか。

協阪 僕もその辺よく考えるんですけどね。僕と近かった人間が、僕がレース始めてから2人亡くなってるんですよ。そういうときにやっぱり、怖いのかなどうかなって考えて。もし怖いって感じ出したら僕はそれ以上伸びないのかな、とか夜1人になったりすると考えるんですよ。考えて考えて、もうレースやめようかなって思う日もあるんですけど、次の日になったら忘れてたりね。今回は乗りたくないな、と思うこともあるんです。だけど、サーキットに行ったら、そういうのはなくなりますね。どうやってはよく走らしたのかなとか、そっちのほうを考えてしまうんで

それと僕の周りに心配性な人間が多いから、それに感化されてかちょっと弱気になることもあるんですが、根っこの部分では「自分は大丈夫やろ」と思っているのかもしれない。最後まであきらめへんかったら、命を落すような事故でも自分は入院ぐらいで済むかな、ぐらいに。よっぽどのアクシデントで、モノコックがぐちゃぐちゃになったりしたら僕でも死ぬでしょうけど。

とにかく、恐怖をコントロールできないと、やっぱり速く走れないと思ってますし。

——恐怖をコントロールするために必要な資質というのはあるのでしょうか？

協阪 まず、モータースポーツを好きであることが一番ですね。死ぬかもしれないのに、嫌いなことなんかやってられへん。それと、勝利の味をある程度味わえる環境にすること。幸い僕は年に何回かは優勝の喜びを経験させてもらってますが、それがないとやっぱりつらいと思う。たいがいのドライバーは自分が一番やと思ってから、負けたらもちろん悔しいですし。それと僕は経験ないですけど、チームから「おまえ、もう来年使わへん」とか言われたらきついと思うんですよ。そういう人間は、恐怖を克服できないかもしれない。で、克服できなかったら自分の中で小さくまとまって走るしかない。そうするともう遅いんですよ。終わってしまうんですよ。時速数百キロの世界で、誰かがバツと攻めてきたらついのけてしまうんですわ。

変に物わかりがよくなってしまうと、もう速くは走れない？

協阪 うん、そうでしょうね。走る以上、やっぱり闘争心を持ってないとだめです。あと、やっぱり冷静に考えられる頭がないとだめですね。レース中は心拍数が160ぐらいまで上がりますから、頭に酸素が行かない。レースっていうのは、そういう過酷な状況で、いかに物事を素早く考えて判断できるかを争う競技やと僕は思ってるんです。そもそも、レース中に操作するものといえばクラッチとブレーキとアクセルとハンドルとシフトレバー、これくらいしかないんですよ。F1になったらもう、アクセルとブレーキとシフトレバーしかないんです。それだけで争う競技なんですよ。まあ、F1やったらクルマの違いもありますけど、それであれだけの差が出るわけですから。自分の気持ちをどう持っていくか、どれだけ冷静になれるか、どれだけ考



えられるか……ね、レースって頭の競技のような気がせんでもないでしょ。

脇阪選手の中で、自分を冷静にしたりとか、勝つための精神コントロールで何か心掛けているところってありますか。

脇阪 ない(笑)。ありませんね。でも、仲間がそばにいたら心強いです。

——なるほど。さっきのお話にあったように、絶対信じて使えるメカニクであるとか……。

脇阪 うん。メカニクもそうですが、友達が応援に来たりとかすると「ちょっとこいつの前でええとこ見せようかな」とか考えて、絶対にあきらめへん理由を作って走れる。昨日のレース(フォーミュラニッポン第2戦)でも、スタートしてすぐに後ろから追突されてタイヤがパンクしたんですけど、最初の周回の頃はパンクしたなりに、後ろから来るクルマをちょっと抑えたりかなと想着て、で、抑えられるだけ抑えて、後ろに誰もいなくなってからタイヤ交換しに入っただす。

レースで自分のポジションがあるときって、ある程度度守りながら走ってしまうんですね。でも、そうじゃない人間……例えばシューマッハなんかが速いのは、とにかくすべてのラップで攻めきって走るからだと思うんです。で、僕もそのへんを見習って、タイヤ交換をした後まだ30ラップぐらいあったんですけど、全ラップ予選アタックのつもりで走った。結果的に、ラップタイムは驚異的やったらしいんですけど。そうやって、自分に課題を与えれば最後まであきらめずに走れる。

——確かファステストにコンマ何秒かまで迫ってたんですね。ところで、ゲームの世界の話になるんですが、このゲームに登場するキャラクターの多くは何

かにとりつかれたかのようにスピードを追い求めて、中には途中で事故を起こしてしまう人物も出てきます。そこでお聞きしたいのですが、脇阪選手にとっては“スピード”とはいったい何なのでしょう。

脇阪 まず、公道についていえば僕の場合は完全に移動手段と捉えてます。どこかへ行くとしても、ちょっとでも速く着けばそれだけの時間が稼げる。例えば、急いで15分早く行けるとしたら、その15分余裕にはほかのことでできるじゃないですか。そのためのスピード。そういう感覚ですよ。一方、レースの場合はスピードそのものよりもタイムが気になる。ただ、アメリカのオーバルコースなんかだとタイムで表示したり平均マイルで表示するんで、ちょっとスピードっていう感じになると思いますけれども。基本的に、人ができへんことを自分がする優越感にひたるというか、そういう感じじゃないですか。

最後になりますが、脇阪選手の夢というか最大目標は……

脇阪 さっきも話したんですけど、やっぱり世界に出て、知名度を上げて、カート時代の約束を果たしたい。約束を果たしたときに、みんな驚きよと思うんです。「あいつやりよったあ」みたいな感じで。で、その優越感にひたる(笑)。それに、やることやったらその後は楽やと思う。っていうのは、周りが勝手に動いてくれるじゃないですか。レースの世界ってのはそのへん、ほんまに典型的。成績がいいときは周りにウワツと人が集まる。で、ちょっと悪くなったらだれも来ない。そういうときに来てくれるのはメモシといて、この人は大切になって(笑)。これは内緒なんですけど、秘密のメモがあるんです(笑)。まあそれはともかく、目を離さずに俺を見とってくれ、ってとこですかね。

「スピード」とは、公道に関していえば移動手段。レースの場合は、人にできないことをする優越感かな。



■DRIVING MACHINE  
LOLA B99/51 MF308



## 己のすべてを 走りに賭ける男

赤崎 翔

BLR所属

【Final Night後某日。ペイラグリーン埠頭にて収録】

——正直なところ、何から聞けばいいのが戸惑っているんですが……。とりあえず順を追ってお話を伺いたいと思います。まず、赤崎さんが公道デビューなされた「Crimson moon night」についてなんですが。

赤崎 紅い月の夜か……。あの日、俺がもしあの場所に行っていなかったら、その後の出来事も変わっていたかもしれない……。そんなことを考えたこともあったが、今となってはどうでもいいことだ。ただひとつ言えるのは、あの夜がすべての物語の幕開けだったってことさ。

確かに、あの日から横浜の夜はにわかに騒がしくなり始めましたね。

赤崎 ああ。まるでジェットコースターにでも乗せられたかのような感覚だった。藤沢先輩が横浜最速の座につき、それに反発した本牧のヤツらが鈴木を拉致……。何とか奪い返したら、今度はリヴェンジレースだっていう。そして、俺とのレース中に沢木が……。

あれは、悲惨な事故でした。

赤崎 悲惨……。か。確かにそのとおりだな。だが、あの時の俺は、そんなふうに客観的に受け止められるわけもなかった。つい数日前に走り屋としてデビューしたばかりなのに、バトルの相手が目の前で事故を起こしたんだ……。俺は、どうすればいいのかわからなかった。だから、藤沢先輩に会いにいったんだ。あのひとと話せば何かわかるような気がして……。そして、聞いたのさ。横浜最速伝説の存在を。

——その時は、伝説をすぐに信じたのですか？

赤崎 信じたってわけじゃない。ただ、伝説の男を超えるって息巻く藤沢先輩の姿を見てたら、自分が走る理由をみつけられたような気がしたのさ……。

その理由とは？

赤崎 走るのに理由なんてねえ……。それが理由さ。

なるほど。なかなか深い言葉です

ね……。その後、チームの横浜GP代表にも選ばれ、沢木さんの事故を吹っ切れたかに見えた赤崎さんを、さらに新たな悲劇が襲うことになるわけですが。

赤崎 難馬さん……。今さらこんなことを言っても仕方ないのはわかってるんだが、代表決定戦の時にブロウしたのは難馬さんのエンジンじゃなくて、俺のエンジンだったら……。そうすれば、難馬さんは念願の横浜GP出場を果たして走り屋を引退、今頃は例のGSの店長にでも収まっていたかもしれない。それが、あんなことになっちゃうなんて……。

——難馬さんに最後に違ったのは赤崎さんだったというウワサがあるのですが。



### 「横浜最速」の座を守るため ただ走り続けるだけさ

赤崎 ああ。それまで見たこともないようなチューンのマシンに乗ってたんだ。それと、見たことないのはマシンだけじゃなくて難馬さん自身も同じだった。虚ろな目をして、何か言ってもまったく反応しねえんだ。本能的に、どうにかして止めなければと思ったんだが……。

——結局その後どうなったんですか？

赤崎 ブロちぎられて、そのままどこかへ消えちゃったんだ。あの走りは、今でも目をつぶればすぐに思い出すことができる。とにかく、自分の目が信じられないようなキレた走りだったんだ。あの瞬間、難馬さんは間違いなく横浜最速だった……。

——それでも、赤崎さんは横浜GPの決勝でも見事な走りを見せて、一躍走り屋としての名を高めるわけですが、その祝勝会の席上で突然の乱心……。

赤崎 「声」が……。頭の中に、俺じゃない誰かがいることに気付いたんだ。怖かった。自分が自分じゃなくなっただけで……。気が付いたら、拳が勝手に動いて藤沢先輩を、殴





BLRのメンバー。BLRのリーダー・藤沢一輝から譲り受けた86-Levを駆るが、メカに詳しくないため手は加えていない。飽きっぽく非常にクールな性格で、あまり感情を表に出さないタイプ。趣味は特になし。18歳

ってた。山田の話じゃ、俺は涙を流してたらしい。

普段は感情的な姿をあまり見せない赤崎さんだけに、周囲はかなり驚いたようですね。

赤崎 そうだろうな……。ただ、あの時は初めて「声」を聞いて動揺してたんだ。そして、その日の夜明けのバトルで藤沢先輩がクラッシュ……。俺は、横浜最速の名を継ぐことになったのさ。それも、まったく望んでもいなかった最悪の方法でな……。

——周囲の方々は当時を振り返って、この頃から赤碕さんの様子が変わり始めたと言っていますが

ヤツがいるんだ。そいつは、余計なところでしゃしゃり出てくるクセに、こっちが何か聞こうとすると黙りこんでしまう……。そりゃあ、ハタから見れば、ネジの狂っちまいった可愛そうなヤツに見えても仕方のねえことだろうな。

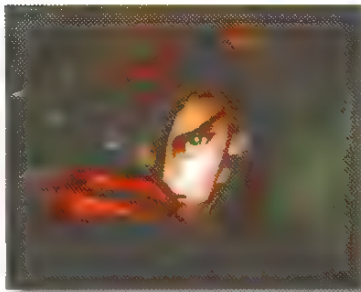
横浜最速の座についたにも関わらず、その後の赤崎さんは横浜を離れて箱根や北海道などに遠征されていますが？

赤崎 すべての「声」の正体を知るためだった。「声」の指示に従っていろんな場所へ行くうちに、その正体がおぼろげに見えてきたんだ……。『声』は「10年前の最速の男」だった。

え!? そんなバカな……そもそも、10年前の最速の男は死んだという話では……

赤崎 伝説は、そこら辺のことまで触れてなかった。俺もそんな戯言をすぐに信じたわけじゃないが、自分なりに調べるうちに、その伝説ってヤツの真相が見えてきたのさ。そう、WON-TECのD-Projectだ……

D-Project……悪魔の計画



赤崎 俺たち走り屋が追いかけていた『横浜最速伝説』なんてものは存在しなかったんだ。すべてはWON-TECという巨大企業が、金儲けのために作り出した幻想に過ぎなかったのさ。そして……すべてわかったんだ、俺が何者なのかってことも。俺は、10年前に走り屋たちの事故に巻き込まれた名も無き走り屋……であると同時に、D-Projectとはまったく無関係に最速の座を守る、正真正銘の「横浜最速の男」だった……

——赤碕さんが……10年前の伝説の男……

赤崎 そういふことだ。藤沢先輩が追求めていた最速の男は何てことはない、すぐそばにいたってわけさ。——それにしても(しばし絶句)……。これで赤崎さんは10年前と現在にまたがる、時を越えた「横浜最速の男」となったわけですが、これからはどうされるおつもりですか。

赤崎 そうだな。何しろいろんなことがありすぎたから、しばらくは走りから遠ざかる……と言いたいところなんだが…藤沢先輩が戻ってくるまでキッチリ走り込めないとな。勇気あるヤツらのバッシング、楽しみにしてるぜ。

## DRIVING MACHINE

## 36-lev

藤沢から譲り受けた最初のマシンは  
ライトチューンされたカスタムカー

赤崎が最初に乗るマシンは藤沢から譲られたもので、エンジンは藤沢によってチューンされている。そのため、普通の86-1.6vのエンジンと比べると、パワー、トルクともアップしている。またパーツに、2000~6000回転での加速力を向上させられるマフラー、『EXT-65』を装備しており、エンジンの能力を十分に引き出しているのだ。走り屋としてデビューしたばかりのマシンとしては、上手にチューニングされていると言えるだろう。



## SPECIFICATION

<b>MAX POWER</b>	126 pps/7000rpm
<b>MAX TORQUE</b>	15.8kgm/5000rpm
<b>CURB WEIGHT</b>	995kg
<b>PWR</b>	7.0

「伝説が蘇る夜…か  
……くだらねえ」

主 原 作 者 氏 名 戦 前 期  
 主 題 作 者 氏 名 中 古 代  
 主 題 作 者 氏 名 戦 前 期  
 主 題 作 者 氏 名 戦 前 期  
 主 題 作 者 氏 名 戦 前 期

「……冗談じゃねえ」

赤崎の口癖、自分の意にそぐわない出来事が起きた時に言う、何に向かうにも真剣になる性格のため、細かい事（？）……。これは流せないようだ。当然、彼、ノークは一切通用しない。

「こんなに気持ちのいいものだなんてこと」

石川から助け出した鈴木に「ありがとう」  
と感謝の言葉を述べ、素直な感想、人間と  
しての成長を話した。互しかった赤崎だが、こ  
れをきっかけに、他人を思いやる気持ち  
を持つようになる。

「……俺は俺自身として  
走りてえ……」

勝犬の前哨戦で、箱根ODの山崎とバトルをする時に感じた「赤崎の器用さ」を見て、目覚めはじめた赤崎は、前座として「赤崎の器用さ」を、不満を持つ、このセリフで、勝犬に対する複雑な思いを募らせることになる。

「俺はもう一度走る…  
俺自身の感情で……」

“血”に支配されつづけた赤碯が、  
“声”から逃れるために持った  
強。感情、自分自身、驚きなどによ  
り、人、世界、社会、自然、動物、植物、  
宇宙、時間、空間、意識、無意識、  
など、あらゆるものを支配する。

「俺はアクセルを踏み込む  
最速の彼方へ」

自分の過去を知る人物を求めて、北海道に向かう途中につぶやくセリフ。この時のカノは最速を目指しているわけではない。心の中に眠る10年前の記憶が最速を求めているのだろうか。



## 10



# 努力に努力を重ねて 速さを身に付けた苦労人

難馬恭司

【5th Night. 横浜市内某所に収録】

——走り始めたのはお兄さんの影響だとか？

難馬 ああ、そのとおりさ〜。今のクルマ買ったのも、横浜じゃ有名なSEVEN乗りだった兄貴の影響だしな。兄貴は結局死んじまったけど……速かったぜ〜

——やはりロータリーにはこだわりがあるとか？

難馬 燃費はよくないけどな〜、やっぱりロータリーはいいぞ。正直なところ、最初の頃はようやく買ったクルマが可愛すぎてあんまいじってなかったけどな。でも、スタンドでバイトしながらいろいろ覚えて、少しずつ手を加えていったんだ〜。俺は、藤沢先輩なんかと違って走りの才能に恵まれてるわけじゃないからな。だから、地道にクルマをいじって、ひたすら練習して速くなる

……そんなやり方しかできないのさ〜。

——では、難波さんの理想とするドライビングとは？

難馬 そうだな〜。とりあえず、ライン取りにはかなり気を使ってるかな。ただ、基本的にはとにかく走り込んで身体で覚えることが一番大事だと思ってんだ。実際、俺はそうやってそこそそ速くなってきたしな〜。才能があるヤツは確かに速いけど、それだけじゃない……努力で速くなることもできるってことを証明したいんだよな〜俺は。



そうした意気込みで臨んだ横浜GPの代表決定戦だったんですが、不慮のマシントラブルで失速……

難馬 (しばらく沈黙) あれは……ショックだったな。俺は、あのレースに賭けてたからな〜。バイトが終わってから家にも帰らず、そのまま朝まで走り込む……そんなことを何日も何日も繰り返してたんだ。仕事でもイメージトレーニングばかりやってたもんだから、お釣りを間違えてお客さんに怒られたり……、とにかく、横浜GPに出場することだけ考えてたんだ〜。最初からライバルは赤崎だと思ってたし、練習どおり走れば勝つ自信もあったんだ。それが、あんなことになっちまうとは……。

——本当に残念でしたね。

難馬 ああ、さすがに今回はかりは俺も信念が揺らぎそうになったさ〜。努力だけじゃ才能を超えられないのか……そんな不安が頭をもたげてるんだ……。

才能だけが  
すべてじゃないはずさ



KYOJI Nanba



DRIVING MACHINE Seven-RX

## 無駄な改造がされていないシャープなマシン

苦労して手に入れたマシンだけに、あまり改造が施されていない。エンジン自体にターボが付いているものの、新たにターボを追加することもなく、ブリッジボートにアルミホイール、そしてセミレーシングタイヤと、通好みのパーツを装備している。中・高速での加速力はなかなかだが、装備の貧弱さは隠し切れない。そのぶん難馬は、ドライビングテクニックでフォローしているようだ。

## ■ SPECIFICATION

MAX POWER  
MAX TORQUE  
CURB WEIGHT  
PWR

「ただ車が好きでな〜……  
いじってる楽しくてな〜」

「同情されるとよけいに  
くやしいじゃねえか」

なぜ白うた走り屋で……うた………  
由り来由、言葉、………  
………  
………

………  
………  
………  
………



才をもたぬ男はいつしか禁断の領域へ



## 走り屋への憧れはあるが まだまだ経験不足の少年

山田健三

BLR所長

[5th Night. 名も無き公園にて収録]



のっけから不躰な質問で申し訳ないんですが、なぜ走り屋チームに入られたのしょう。ほか

を身に付けないと……思っているけど、なかなか上達しないんだよね。でも、クルマもこれからどんどんいじっていき、とりあえずチームのみんなに置いていか

### 自分の可能性ってものを 試したいじゃんか

にもっと、のめり込めるような趣味はなかったのですか？

山田 (ややムツとして) いきなりそんなこと聞かなくて失礼じゃんか〜。でも、やっぱり思うような。俺もさ、自分が走り屋っていうガラじゃないことくらいわかってるんだ。でも俺、小さい頃からクルマが好きでさ、何とか免許取って苦労してCVC買ったらさ、やっぱり自分の可能性っていうのかな、試したくなるじゃんか？ 走り屋たちの街……横浜に住む者としてはさ。昔から、フォーミュラに出るのが夢だったし、

なるほど。最初からあきらめていちゃダメだということですね。では、チームに入ってから運転に自信は付きました？

山田 痛いところ突いてくるじゃんか〜。自信があるっていったらウソになるけど、自分なりに努力はしてるよ。何しろ、ベイラグーンレーシングってば横浜を代表するチームの1つじゃんか。その名に恥じないような走り

れないようになるのが目標かな。

——ずいぶんと謙虚な目標ですが……がんばってください。ところで、この間の横浜GP代表決定戦で

は赤崎君に次ぐ2位と健闘されたようですが。

山田 あのときは、難馬さんのマシンがリタイアして転がり込んできたような2着だったし……正直、複雑な気持ちだったよ。レース後の落ち込んでる難馬さん見てたら、なんか涙が出そうになっちゃってさ。俺って、レースといえるようなレースはあれが初めてだったじゃんか。これまでは、ただ楽しいから走っていたんだけど、走りってのはそれだけじゃないということ……勝負の厳しさというものを初めて思い知ったんだ。

なるほど。走りは遊びじゃない、と。それから、走りに対する意識に変化はありましたか？

山田 ずいぶん変わったと思う。それまでの俺ってば、なかなか速くならない自分にいじけてた部分があったんだけど、それって甘えじゃんか。だから、このままじゃいけないと思って……自分をごまかすことは一切やめようと決意したんだ。先は長いけど……俺が横浜GPの表彰台の真ん中に立つ日が来ても驚くよな。



### SPECIFICATION

MAX POWER  
MAX TORQUE  
CURB WEIGHT  
PWR

54

CVC1600

DRIVING MACHINE

### 設定を知らない山田らしいマシンコンプリート

7500回転で最も力を発揮する高速型のエンジンに、1000〜5000回転での加速力を向上させるマフラーを組み合わせたマシン。もちろんパワーを引き出す効率は悪く、登場するすべてのマシンの中で最悪のマシンコンプリートだ。そこが山田らしいとも言えるのだが、ボディカラーやサスペンションは山田オリジナルのものだか、それもマシンの性能を向上させているとは言い難い。



「おれ……逃げ足だけは  
藤沢先輩より速いじゃんか!!」

NR本牧のメンバーに囲まれ、その場から逃げ出す時、言うセリフ。逃げ足“オレ”は自慢しているあか。普段の走りのテクニクが全然ダメなことを語っているのさ。

「仲間がいれば励まし合ったり  
元気づけあったり…」

BLRを抜けるか抜けないかで悩む山田が気持ちをほっきりさせるために、自分に対してこうつぶやく。結果として、仲間の大切さを改めて知り、チーム脱退を思いとどまる



21



NR本校所

“産”カ習ハズル、配ラズナキ、  
2カチ、カ、ホ、ヤ、トイウ  
ハ、本、走、タイ、



# 気合いを何より重んじる 熱血的なファイター

**沢木 誠**

NR本牧所

**[1st Night. 本牧埠頭に収録]**

―まず、沢木さんのドライビングスタイルについて  
 お聞かせ願えますか？ 危険すぎると評されることも  
 多いようですが。

♪ おう、そうらしいな。でもよう、俺はテクニック云々  
 っていうのは正直なところよくわからねえ。俺のドライ  
 ヴィングっていうのは、そうだな……たとえ  
 先が見えないブラインドコーナーでも腹  
 をくくって突っ込んでいく……そう  
 いうやり方だ。で、こうすれば、  
 例えば相手がビビってスピー  
 ドを落とした時にその分だけ  
 リードできるってワケさ。わ  
 かりやすいだろ？ ただ、  
 度胸のないヤツにはオス  
 スメできないけどな

なるほど。腕と度胸に  
 自信がなければできない、  
 豪快なやり方ではありますね。では、ちょっと難しい質  
 問かもしれませんが、沢木さんにとって「走り」とは何  
 でしょう？

\* そんなの全然難しくなんかないぜ。答えは簡単、  
 「すべて」だ。俺たち横浜の走り屋にとっては走りが  
 すべてなのさ。例えばチーム同士でモメたとしても、  
 決着は腕力じゃなくてレースで付ける。それが俺たち

のスタイルってワケよう。それと……これは辻本には  
 内緒にしておいてほしいんだが、俺は横浜統一とかそ  
 ういう話にはあんまり興味ねえんだ。要は、速いやツ  
 はカッコいいし、速くないヤツは速くなればいい、それ  
 だけのことでよう。

先日のレースで辻本君が敗れ、横浜最速の座  
 が藤沢君に移ったことについては何か？

**俺にとっては走りが  
 すべてなのさ**

♪ おう、すごかったぜ藤沢の走りはよう。  
 俺も辻本も、とにかくついてくだけで精一杯  
 だったからな。とんでもねえスピードでコー  
 ナーに突っ込んでくRSのテール見てたら「俺  
 は今、伝説が生まれる瞬間に立ち会ってる」  
 なんて思っソクソクしちまっよう。ただ、今回は負  
 けたかこれで終わりじゃないぜ。倒す相手は強いほど  
 面白いからな

では最後に、今後の目標などありましたらどうぞ  
 そうやって改めて聞かれると照れちまうけど、と  
 にかく速くなること……それしかないな。いつになるか  
 わからないが、この俺が横浜最速の座についたら、ま  
 た取材に来てくれよな。



**Makoto Sawaki**



**RAVING SIL-140**

## コーナーでのドリフトに独自の力を持つマシン

エンジンの基本性能が低いため、それを定番の大型ター  
 ボと低圧縮ピストンの組み合わせで補っている。それで  
 もストレートでは置いていかれるが、しかし、このマシ  
 ンが本領を発揮するのはコーナー。沢木専用ブレーキパ  
 ッド「Jackknife」はテールを流しやすくするため、独特  
 のドリフトを生み出し、Rのきついコーナーでも楽々と曲  
 がっていく。峠道などで力を発揮するタイプだ。

## **SPECIFICATION**

MAX POWER  
 MAX TORQUE  
 CURB WEIGHT  
 PWR

**「なれや……赤崎…  
 ……横浜最速に…」**

クイマン中、事故を起した沢木は、自ら  
 絶え、赤崎、向かい、行く、横浜最  
 速、等、自ら、証、する、歩、道、統  
 一、な、沢、木、の、脚、印、を、見、る

**「気合い! 気合い!! 気合い!!!  
 それでAll Right!!!」**

沢木が初めて走る、この、色、の、特  
 別、な、マ、シ、ン、の、力、を、試、す、こ、ろ、  
 か、こ、れ、は、沢、木、の、心、を、打、つ、事、  
 となる、多、く、の、人、は、こ、の、マ、シ、ン

**沢木  
 誠  
 語録**

まだ見ぬ  
 スピードの  
 先に向って



## 走り屋の道を踏み外した悲しきアウトロー

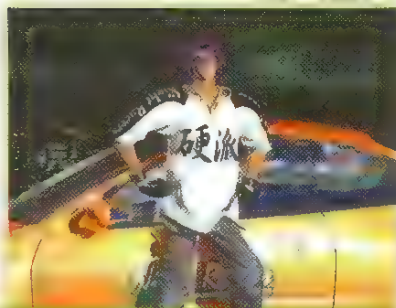
NR本教 石川 幸介

Kensuke Ishikawa

NR本教のメンバーとして走り屋の道に進んだが、次第に走り屋の道から外れていく。最終的には走り屋の道から外れていく。

いつか見た夢は現実という名の壁に跳ね返されて……

ある日、辻本のX1800にちぎられたのをきっかけに走り屋の世界に入る。だが、走りの才能には恵まれておらず、チームの双壁である辻本や沢木には及ぶべくもない。厳しい現実に対する苛立ちからか、BLRの鈴木由佳を拉致するなど極端な行動を取ることが多く、やがてWON-TECのD-Projectに荷担するようになる。要注意人物。



DRIVING MACHINE

DRIVING MACHINE



「今夜のリヴェンジレースは  
ショートタイムになるぜ……」

弟の真介としての会話の中で聞こえてくる。実はただの口癖だったのだが、目立ちたがりの幸介らしく、いちいち大げさだ。

3000～6000回転で力を発揮するマシン。エンジン自体は中・高速が得意だが、マフラーで中速域での加速力をさらに向上させている。

MAX POWER 183.6ps/7500rpm  
MAX TORQUE 18.5kgm/6000rpm

## 石川真介 NR本教

## 外見で誤解されやすいが本当は気弱な少年



DRIVING MACHINE

DRIVING MACHINE

Shinsuke Ishikawa

仲の良かった兄弟はそれぞれ違う道へと進み始める



兄を追うようにナイトレーサーズ本牧に加入。派手な外見に反して気が弱く、これまでは何につけても兄の後をついて回ることが多かった。しかし、正しい走り屋の道からだんだん外れていく兄についていけなくなり、兄の元を離れる決意を固める。横浜最速伝説を巡る一連の動きが終結する寸前に横浜を離れ、その後の行方は不明。

「…ありがとな…。オレ、一生忘れないぜ……おまえや山田のこと……」

元々兄の道についていけなかった真介が、すべてを赤崎に託す時に感謝の気持ちを込めて言う。本当は気弱な性格だったのだ。



## ヤンキーから走り屋へと転身した女戦士

元町Queen's 立河 唯

Yui Tachikawa

元町Queen'sのメンバーとして走り屋の道に進んだが、次第に走り屋の道から外れていく。最終的には走り屋の道から外れていく。

レディース化込みの根性で走りの頂点を目指す

元々はヤンキー出身だが、今や横浜の走り屋シーンになくしてはならない存在。レディースチーム「元町Queen's」を率いるだけあってその実力は高く、横浜GPの予選では唯一の女性選手ながら見事な健闘を見せた。また、楠木蒲生が提唱した「関東最速UNIT」にも参加を要請されたが、あまり興味は抱かなかったようだ。



DRIVING MACHINE

DRIVING MACHINE



「さすがだね、赤崎。じゃあ、あたしと  
リターンマッチというじゃないか」

ドラッグレースで1度赤崎に敗れた立河が、再び挑戦する。リターンマッチは許さない、プライドの高さからいえる。

見た目は軽自動車だが、軽量ボディに260馬力オーバーのエンジン設定、さらにスーパーチャージャーの装備で、中華街では無敵の強さを誇る。

MAX POWER 260.0ps/7500rpm  
MAX TORQUE 18.5kgm/6000rpm



## バイトと走り屋を両立させる今どきの女の子

三原葉子

Yoko Mibara

### 可愛い走り屋アイドルは可愛いお嫁さんに転身?

キュートなルックスが魅力の、横浜の走り屋シーンにおけるアイドル的存在。いつも着ているだけあって制服の着こなしは完璧で、彼女見たさにJOHNNY'Sを訪れる固定客もいるほどだとか。北横浜との交流戦に参加するなど、走りに対しても熱心だったが、先日「可愛い奥さんになりたい」と宣言して引退。悲しんだファンは少なくない。



LIMITING FACTOR

VELOCITY

中華街には不向きな高回転型のエンジンを搭載しているが、それをスーパーチャージャーで補っている加速力重視したマシン。

MAX POWER 2091  
MAX TORQUE



「そう! 今晚のバトルでぜったいに!!!  
沢木クンに勝ってほしいのだ」

沢木とのバトル直前の赤崎にする頼みごと、本当は沢木のことを憎みながらも想っているか、それが表に出るのは恥ずかしいようだ

## 川崎鉄中

## 男らしい一発勝負を好むサムライ



Teraoka Kazuki



### 父親とは無関係に独自の走り屋道を突き進む

暴走族あがりで、現在は自分の走り屋チームを率いているという点は河野唯と同じ。基本的にゼロヨンレースが専門だが通常のレースにおける実力もかなりのもので、横浜GP予選にも出場した。ヤクザである父親とはあまり干渉を持たずに生きてきたが、自分が賭けレースの「馬」として見られていることには気付いていない。

Cancer3000改

Carbon-Zokkyに「YOROSHIKU」と、完全に族車仕様になっている。見た目はうらはらに軽量化されているため、短い直線が得意とする

MAX POWER 38  
MAX TORQUE 49.5kgm/5500rpm

「これからはワシらもライバルとして  
やっていかねばならんな」

彼が所属していた戦友同士、川崎はレースに備えてけじめをつける



## あくまで研究の対象として走りを追求する男

Freddie Roberts

### チキンレースを題材に人間の心理を分析する

論文「The Fear in Driving\_High」を書くにあたり、生の資料を得るべく自ら走り屋の世界に入った変わり種。陽気なアメリカンとして振る舞っているが、内心では常に冷静に周囲を分析している。WON-TECのトゥールースやラッシュとは古くからの知り合いだが、彼らに助力を求められても決して応じなかった強い信念の持ち主。



## フレディ・ロバーツ



Danger-V8

車重は1500kgをオーバーしており非常に重いのが、その車重をものもしないエンジン「5000E」の大トルクのおかげで、驚異的な加速力を持つ。

MAX POWER 2910ps/5000rpm  
MAX TORQUE 15.4kgm/5000rpm



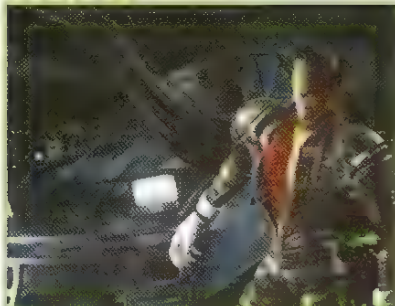
「こっちのレディのほうがずっと  
チャーミングね! SEE YOU!!」

ナンパ王「成功」フレディが、赤崎やナンパ王女性を見つめ、ナンパ王の力に裏切られた悔しさを吐露



虎口余生 第100集

## 激しいドリフトを身上とするパワーフайター



M. Minato, K. Koguchi



走り一筋だった男もいつしか恋に目覚める

「紅の月夜」に横浜BLRの藤沢一輝が横浜最速の座についたことにより、かつて藤沢を破った唯一の男としてにわかに注目を集める。しかしその後、箱根に乗り込んだ藤沢と地元で再戦し敗れた。走り一筋の無骨な男だが最近、京都の美人姉妹チーム「WEST RR」の椎名京香と恋に落ち、遠距離恋愛を楽しんでいるらしい。

400馬力を超えるパワーを持つため「ーナリンクが苦手だが、ワインディングサスの「I gerFoot\_」を装着することでフォローしている。

MAX POWER

1500

「道はただそこにある。俺が走るその先に…  
俺が走るから、道があるんだ」

藤沢のリベンジを受ける時のセリフ 箱根の皇帝として君臨する



クルマと女の子に目がない軟派な走り屋

Ryo Yamasaki

箱根を出て念願のナンパシケインに行くのはいつの日か

虎口にいる「箱根DRIFT DANCERS」で走り修行中だが、色恋とは無縁のチームカラーには辟易しているようだ。虎口には歯が立たないがそれなりに速く、自身でUnofficialレースも開催している。だが、それゆえ箱根を離れることができず、慣れの場所である横浜のナンバシケインで脇試し、という願望は未だに実現していない



「助手席には、僕につりあうかわいい女の子しか乗せない主義なんだ」

ティで最初に会った時に、このようにのたまう。外見どおり、  
「オッケー、でもよくわかる」。

峠には不向きと思われる高回転型のエンジンを積んで、るか、全回転域での加速力を向上させるマフラーによって弱点をカバーしている。

MAX POWER

MAX TORQUE

## 加東·百!里 5000

レインドライビングを得意とする峠の走り屋

 $G_{\text{exp}}, K_{\text{exp}}$ 

根口0の切り込み隊長、雨の降る夜に第3京兵に現れ、クルマの色と風貌から「3の黒い悪魔」と呼ばれている。19歳とは思えない顔で、女にはまったくもてない。

名前は浸透しているが速くなるのはまだこれから



替では「3京の黒い悪魔」などと呼ばれているが、その走りは荒削り。先日、箱根で行われた藤沢VS虎口のリターンマッチでも最下位を喫しており、まだまだこれからの人材といえそうだ。自分がもてないことを気にしている風があり、そうした邪念を振り切って走りに専念できるようになれば、もっと速くなるかもしれない。

「へっへ……負け犬のまま、逃げてもしょうがねえだろってな」

十、 $\frac{1}{2}$  秒より長い時間変化するとき、 $\frac{1}{2}$  秒より長い時間  
 変化するとき、 $\frac{1}{2}$  秒より長い時間変化するとき、 $\frac{1}{2}$  秒より長い時間





## 木下圭亨 KASHITA

## 走りて有名になることを夢見る男



KASHITA K nashi to

### 有名チームにいながら走り屋としての意識は低め



せっかく箱根という場所にながら、強い相手に挑んでいくのではなく、もっぱら弱い相手ばかりつけ狙うタイプの走り屋。名の通ったチームにいて満足しているのか、自らの走りを高めようという気概にやや欠けているようだ。本人には気の毒だが、走り屋タレントになるという夢を実現するのは難しいかもしれない。

「HAKONEのドリフトキングたあ  
オレ様のことだぜ!!」



ワインディング用ECUとワインディングサスを装備した、箱根の峠専用とも言えるマシン。コーナリングを非常に得意とする。

MAX POWER  
MAX TORQUE

## 情に厚い昔気質のチューニングショップオーナー

## 高橋九津雄

KASHITA K nashi to

### かつての走り屋は箱根の名チューナーへと転身

10年前の最速の男を知る数少ない人物の1人。現在は走り屋を引退しているとはいえ、走るのをやめたわけではなく、自分の庭のような箱根でならそこらの走り屋にはまだ負けない。ただし、先日の横浜GP優勝マシンを手がけたことで全国からチューンの依頼が舞い込み、当分は本業に専念する日々が続きそうだ。



DRIVING MACHINE

Zeta 2400

「表彰台におまえが乗ればオレの中で  
なにかがすっきりと片づく……」

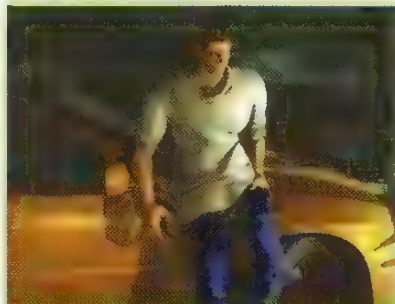
旧型故に、本来はパワー、トルクともに低いと思われるが、高橋のカスタムにより現行車をうならせるほど戦闘能力がアップしている。

MAX TORQUE

54

## 織田真学

## 目前に迫った死をみつめながら走る男



MASHITA O o o

### 一度は引退した“皇帝”が再び箱根に姿を現す



かつては、湾岸の走り屋なら知らぬ者はいない名うての30typeR乗り。しかし、ある時を境に箱根へ移住し「箱根の皇帝」として君臨する。後に虎口に敗れてからは走りをやめていたが、不治の病にかかり、残り少ない人生を完全燃焼させるべく現役復帰。先日行われた新旧の皇帝対決では、衰えることのない速さを存分に見せつけた。

「俺は走りきる。限界の重力のなかで  
自分の生きる力を噛み締めながら」

自らの死を覚悟して織田が挑んだ。命の使者が悟った瞬間の言葉。走りた生き者は走りて死ぬのが本望なのか。

コレといったチューニングはされておらず、アルミホイールにウイング&エアロを付けている程度。エンジンのパワー頼りのマシンだ。

MAX POWER 280 3ps/6500rpm  
MAX TORQUE





## 「関東最速UNIT」の夢が破れた後は禁断の領域へ

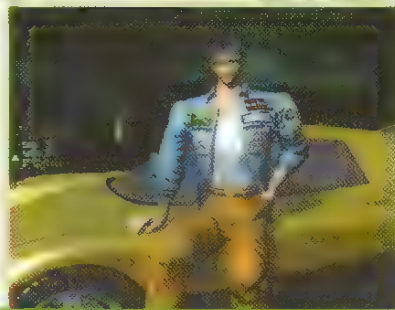
【登場】 楠木 蓮生

Gamou Kusunoki

「関東最速UNIT」の夢が破れた後は禁断の領域へ

### 「関東最速UNIT」の夢が破れた後は禁断の領域へ

自らもチームを率いているが、それだけでは飽きたらず、チームの枠にとらわれない「関東最速UNIT」を提唱。しかし彼の期待に反して賛同者は少なく、目論見は完全に失敗に終わる。その後、WON-TECをバックにつけ、NR本牧の石川圭介と共に、一部の走り屋たちに対して不穏な動きを見せ始める。要注意人物の1人。



type R C

### 「オレたち走り屋は、クルマという鋼鉄のWEAPONで武装したSTREET WARRIORだ」

関東最速UNITの夢が破れた後は禁断の領域へ

かなりの重量級マシン。しかし、強力なエンジン R26B TT33 のパワーとトルクが、その重さをもっともしない走りを見せつける

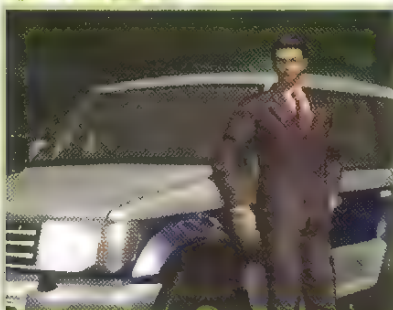
MAX POWER  
MAX TORQUE



## 等々力島司 元世田谷RS

## 最速の名を冠したまま走りをやめた男

Cho Todoroki



### 10年前の「関東最速」の男が首都高に復活

10年前に最速の男とバトルをしたことのある男。関東最速という地位にありながら、横浜最速伝説が終結した「紅の満月の夜」に走り屋を引退した。最近では、気が向くと首都高に繰り出して、およそ走り屋とは無縁のクルマと見て勝負を挑んでくる若輩たちを、次々とバックミラーの彼方へ置き去りにしているという。

### 「知らなくても、生きていける。走りの世界にはな…そういうことがあるんだ」

10年前に最速の男とバトルをしたことのある男。関東最速という地位にありながら、横浜最速伝説が終結した「紅の満月の夜」に走り屋を引退した。最近では、気が向くと首都高に繰り出して、およそ走り屋とは無縁のクルマと見て勝負を挑んでくる若輩たちを、次々とバックミラーの彼方へ置き去りにしているという。



## 可愛さとしたかさを合わせ持つ女性

【登場】 青山 菜々子

Nanoko Aoyama

可愛さとしたかさを合わせ持つ女性

### チーム建て直しに没頭しすぎたあげくの暴走

資金難の為、活動を停止しているチーム「横須賀Black Knights」を再生すべく、Unofficialレースを開催するなど、活発な活動を展開。だが、チーム再生の思いが強すぎたのかそれだけでは飽きたらず、WON-TECと共謀して走り屋たちを次々と同社に提供し始める。いわば仲間を売ったに等しく、一部から横浜追放の声もあがっている。



type R C

### 「UnOfficialRACEを主催してチームの再結成の費用をかせいでるってわけ」

青山が赤崎をUnOfficialRACEに誘うために書いた手紙。明る。書。中。に、資金難。苦。しい。状況。が。描。か。れ。て。い。る。

エンジン回りのチューンが、ほぼ完璧に施されている。そのため1400kg近い重量ながら、PWRは約3kgと驚異的な低さを誇るマシン。

MAX POWER  
MAX TORQUE

1600cc 2000rpm



## 走りになると性格が変わる良家のお嬢様

Kyouka Shina

WEST-RRのメンバーで京都出身。妹に誘われて走り始めるが、その才能は妹よりも上。普段はおっとりした性格だが、走りになると冷静な攻めを見せる。19歳

### 関西の美人姉妹チームが関東で鮮烈デビュー

関西からはるばる遠征してきた32type-R乗りの美人姉妹の姉。走り屋チームのステッカー狩りが趣味という妹の遥に引っ張られるようにして関東にやってきた。要は体のいい道場破り的な存在なのだが、2人が美人姉妹ということもあって関東の走り屋たちには意外と好意的に迎えられているようだ。また、見た目もさることながら、運転技術も走り屋達に挑むほどの腕の持ち主であり、横浜GPでは決勝にまで駒を進めるほどの実力を持っている。GP終了後も箱根や横浜の名だたるチームと交流戦を繰り広げた。



「うち、あの髪の長いのタイプやわ。  
捜してた男って感じや」

京香は虎口、21歳の第一回優勝。妹の遥は箱根で優勝。二人は、この大会で、遥の勢いを増していき、めでたく2人は結婚するのだ(P91参照)。

WEST-RR 椎名京香



中速での加速力を向上させるECUとマフラーを装備した、中高速を重視したマシン。Cカータイプのため、安定性は抜群である。

MAX POWER 7ps/7rpm  
MAX TORQUE 7kgm/7rpm

## 椎名 遥 WEST-RR



姉の京香とまったく同じチューンをしたマシン。そのため、中高速重視という特徴も同じだ。唯一の違いはボディに貼ったステッカーだけだ。

MAX POWER 7ps/7rpm  
MAX TORQUE 7kgm/7rpm

## ストレス解消のために走る積極的な女の子

Haruka Shina

### 関東遠征を画策するも主役は姉に奪われる

写真の右側の人物が椎名遥。椎名京香の妹であるが、似ているのは容姿と搭乗する32type-Rだけと思われる。おっとりとした姉とは違って非常に積極的であり、男を泣かすことが快感という勝ち気な娘。ただ、心の奥底には自分を振りまわしてくれるような、ワイルドな男に巡り合いたいという願望がひそんでいるようだ。自分から誘った今回の関東遠征だったが、本人にはこれといって成果はなく、むしろ誘われた姉の京香のほうが、横浜GP出場を果たした上に恋人までできてしまったりといい思いをしている。

「ごっつい感じの男たちにかまれて  
こまってるんです。救ってもらえます?」

虎口たちを見た遥が、赤崎に助けを求めて。このセリフ、姉の京香とは対照的に、遥は虎口により印象を持たなかった様子。遥の好みは違うようだ。



## COLUMN

### WANGAN-GALEの赤い3連星!!

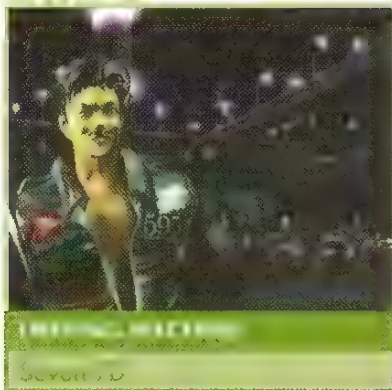
#### 中途半端で退屈な時代をぶち壊すために WANGANを疾走する「赤い三連星」

6th Nightのペイラグーンタワー、そして9th Nightのマリンタワーでバトルを仕掛けてくる、不気味な鉄仮面を纏った男たち。彼らは、最高速ステージの湾岸線を拠点とする「湾岸ゲイル」のメンバーで、血塗られた3人衆「BLOOD REDS」——別名「赤い三連星」と呼ばれる。その呼び名は、血のように赤いカラーリングを施した彼らのマシンから名付けられたらしい。リーダーである矢吹天成の速さに心酔し、チーム入りした3人。高速度でライバルをパスする「ジェットスラロームアタック」を武器に、湾岸線では常勝を誇っていた。すべては、何もかも中途半端で退屈なこの時代をぶち壊すために……。しかし、ストーリーでは語られていないが、彼らはマリンタワーでのバトルの後、自分たちのステージである湾岸線で事故死してしまうのだ。





## 雨村耕造 TEAM595



パワー、トルク、そしてチューンのいずれも高レベルの完成度の高いマシン。回転域の違う3種類のターボを装備しているのが特徴。

MAX POWER \_\_\_\_\_  
MAX TORQUE \_\_\_\_\_  
?gm/?rpm

## 高齢をものともせず走り続ける生粋の走り屋

Kouto Amemura

韓国、とあるチューンショップのオーナーで、通称「走りのマエストロ」。しかし、59歳という高齢のため、家族からそろそろ走るのをやめるよう勧められている。

### 家族の反対を受けながらも男はスピードを追い続ける

同じチームに所属しながらも、メンバー同士が一緒に走ることはないという異色のチーム「595」に所属している大ベテランの走り屋。その環状線最速と言われるチームのメンバーの1人が、還暦を目前にした男であるという驚くべき事実は、関東の走り屋達の間でウワサされる謎の1つでもある。走り屋によって毎夜繰り広げられる、300km/hオーバーの超高速バトルを無数に繰り返しているにもかかわらず、数十年間無事故という記録を打ち立てているのは、偉大であるとしかしいようがない。

「これでやっと……肩の荷が下りた……  
心置きなく引退できる……」



## プロの世界からストリートに舞い戻った男

Ginp Moriwaki

白い髭星の異名を持つ、元F3000レーサー。F3000のデビュー戦でアクティブな走りを見せつけ、「やつはたいした器れん坊だ」と一目惚れされていた。22歳

### 自らの理想とする走りを求めて深夜の高速を疾走する

星の数ほどいる走り屋の中でも、F3000レーサーまで登りつめながらそれを振りきり、公道に戻ってきたのは彼を除いて他にはいないだろう。フォーミュラで培ったテクニックはまったく衰えておらず、現役に戻ったとしても十分に通用するような、華麗な走りをギャラリーに見せつける。だが、本人にはまったくその気はないようで「速いやつと自分らしい走り」で戦いたい」という思いを抱き、飽くことなくC-1を走り続ける。名声ではなく自分が満足できるか否かが、彼の走りへの判断基準なのだろうか。



「誰の指図も受ける気はない  
オレはオレのやり方で走る」

F3000から  
は森脇の男

## TEAM595 森脇銀次



DRIVING MACHINE

超大型ターボを2つも装備した、最高速重視のマシン。初速に難はあるものの、加速しはじめると誰も止められない無類の強さを発揮する。

MAX POWER \_\_\_\_\_  
MAX TORQUE \_\_\_\_\_  
?ps/?km ?gm/?rpm

## ホワイトタイガー TEAM595



森脇のマシンを凌駕する、超大型ターボ3つ搭載の最高速偏重マシン。595のメンバーの中では最高速が1番速い高性能マシン。

MAX POWER \_\_\_\_\_  
MAX TORQUE \_\_\_\_\_  
?ps/?km ?kgm/?rpm

## 幻影を求めて走り続ける謎多き美女

White Tiger

神出鬼没で正体不明の謎の美女。10年前の紅い月の夜、横浜最速の男にバトルを挑むが、全然相手にならなかった。以来、その屈辱の男の姿を求めて走り続けている。

### 純白のCOSMICを駆る謎の女は今宵もまた彷徨い続ける

謎に包まれたチーム「595」の中でも、とりわけ謎の多い女性。10年に渡って環状線を走り続けているにも関わらず、彼女の素性を詳しく知るものはいない。その実力は非常に高く、他のチームで活躍中の女性の走り屋たちと比較しても同等かそれ以上と思われる。また、彼女が搭乗するマシンも高性能であり、チーム内の他のメンバーと比べても引けをとらない。ただし、それだけの腕とクルマを持ちながらも、横浜GPなどといった表舞台には決して姿を表さないため、その存在を知る者は決して多くない。

「自分がありもしない幻想を追いかけて  
走ってることはわかってるわ…」

謎多き美女、純白のCOSMICを駆る。10年前の最速の男、とある噂……









## 走り屋への復讐の念からある計画を進める女

Aoi Kawashima

### 10年の時を経て自らが関わった悪魔の計画に終止符を打つ

10年前、走り屋のバッシングが原因の事故で肉親を失った少女は、WON-TECの重役という立場を活かして兄と共にD-Projectを推進。多くの走り屋を犠牲にした悪魔の計画は、悲しい復讐劇だった――。WON-TEC崩壊後の行方は否として知らないが、ある筋からの情報によると現在は横浜某所で慎ましい生活を送っているらしい……



WON-TEC  
Diablo RS

「わかるのよ…。あなたと私は…  
ここで出会うことに決まっていた」

赤崎とかわした最終決戦で、兄と妹は、10年前、悪魔は、  
はずの恋人の姿を見て、妻は運命の出会いを感じたに違いない。

敵車の中で最高のトルクとPWRを持つ。馬力こそはモンスターRに、一歩遅れを取るものの、すべてにおいて非常に高レベルな性能を持つマシンだ。

MAX POWER 646 9ps/7000rpm  
MAX TORQUE 82.6kgm/5500rpm

## 川志摩 サトル

WON-TEC

Satoru Kawashima

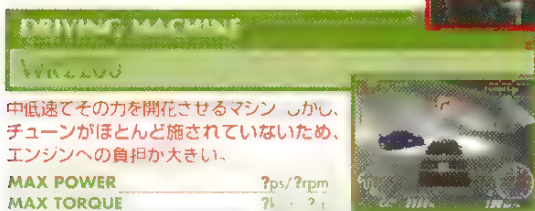
## D-Projectの

凍結とともに妻を消した男



### 悪魔の計画の主任研究員は北海道で謎の変死

10年前の「横浜最速伝説」のカギを握る重要な人物。D-Project凍結後に死亡したとされていたが、実際は北海道の某所に引きこもり、失敗に終わった計画の検証を続けていたらしい。だが先日、無惨な遺体となって発見。また、研究所からは数枚のディスクが紛失していた。WON-TEC亡き今、真相を知る者はごくわずかである。



中低速でその力を開花させるマシン。しかし、チューンがほとんど施されていないため、エンジンへの負担が大きい。

MAX POWER 7ps/7rpm  
MAX TORQUE 7ps/7rpm

「きみを生き続けさせること……それだけが  
私にできるせめてもの償いだったんだ……」

北海道で、悪魔の計画、D-Project  
人体実験をしていたこと、彼が、



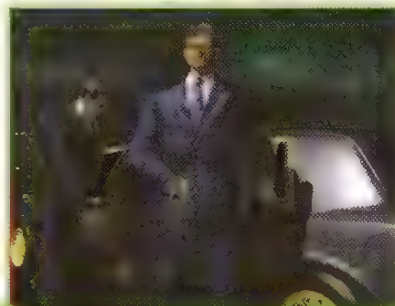
## 腕ひとつで大企業の社長に登りつめた辣腕家

Won Lee

WON-TEC社、

### D-Projectを現代に甦らせるも謎を残して死亡

10年間の凍結期間が解けたD-Projectを現代に甦らせた張本人。横浜GPのスポンサーといった表面的な活動から、Diablo tuneの復活やDarkness GPの開催といった裏の活動まで幅広い計画展開を行う。計画は順調かに思われたが先日、崩壊を遂げたベイラグーンタワー跡から射殺死体となって発見。真相は永久に闇に包まれた。



WON-TEC  
Limousine

「ご苦労だった……  
『君』の役目はここでおしまいだ」

横浜最速伝説で、悪魔の計画、D-Projectに言うセリフ。金のためなら他人の命を犠牲にする。彼の残虐さがよくわかる。

装着ハーツがステッカーしか付いていないディアブロ仕様を施したリムジン。80kgに近いトルクが、重い車体を強力に加速させる。

MAX POWER 44ps/7000rpm  
MAX TORQUE 13.8kgm/5500rpm



## 恐ろしく高い知能を誇るバイオ関連の専門家 **WONTEC** ハイデル・シュナイダー

Hyder Sneider

ウォンの参謀に徹していたが裏では不穏な噂も……

かつて、川志摩サトルとともにD-Projectを推進した主任研究員。挫折や嫉妬とは無縁の天才であった彼にとって、自らを上回る才能の持ち主である川志摩の存在は、少なからず驚きであったという。D-Projectの凍結解除後はウォンの忠実な参謀役に徹していたが、そのウォンを銃殺したという未確認情報もある。



DRIVING MACHINE

Scuderia 12

「……君とGAMEを続けるくらいの時間の猶予は十分にある……」

Diabloを手でヨーロッパ  
手に入れた男は

タイダー すべてを  
手裕を見せつける

ノーマル状態のマシンだが、高性能と名高いエンジン FLAT6・36T が持つ驚異的な馬力で、250km/hオーバーの最高速を誇る。

MAX POWER 364 6ps/1  
MAX TORQUE 52 0kgm/4

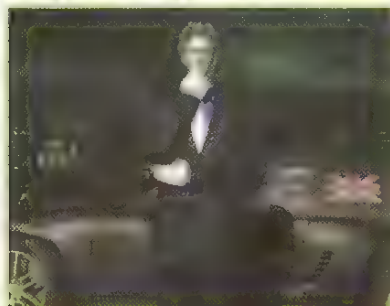
## ジョン・トゥルース **WONTEC**

## レースが趣味の有能なビジネスマン

John Truth

ラッシュとのコンビでD-Projectを推し進める

主にフォルツァ・ラッシュとコンビを組み、D-Projectを推進する。典型的なアメリカンビジネスマンタイプで、物腰はソフトだが内心では冷静に計算をしている。また、アメリカにいた頃から趣味としてレースを楽しんでおり、今回のD-Projectの一環として行われたDarkness GPにも参戦した。高島BRを率いるフレティと交流がある。



NIGHTMARE

800kgを割る超軽量な車体を持つ。そのため、パワーは244馬力と控えめだが、加速の速さは敵車の中でトップクラスに位置する。

MAX POWER 244 5ps, 6000rpm  
MAX TORQUE

「……おまえもDriver……  
……我々のゴールと同じ……」

赤い 疑わないトゥル  
ース 自分た けけるの

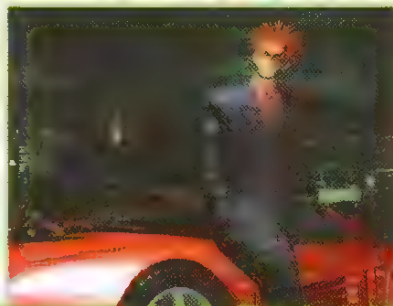
## 薬学に深い造詣を持つ製薬部門担当者

## **WONTEC** フォルツァ・ラッシュ

Forza Rash

24歳という若さでD-Projectの中核に携わる

若くしてD-Projectに深く関わる有能な社員で、主にトゥルースと行動を共にする。いつでも冷静沈着なトゥルースとは対照的に、感情を表に出しがちなのは若さゆえか。また、トゥルースと同様にレースを好み、Darkness GPには圧倒的なパワーを誇る愛車Scuderia 12を駆って参戦した。WON-TEC崩壊後の行方は不明。



DRIVING MACHINE

Scuderia 12

「預かせてもらっぜ～！  
眠れぬ森の王子さんヨオ!!」

赤碯が川志摩サトルから受け取ったディスクを奪おうとするラッシュ。コールドスリプされていた赤碯を哀れんでいるようだ。

チューンはホイールによる軽量化のみだが、最強のエンジン「F 5L12」を搭載しているため、他のパーツをつけなくても非常に速い。

MAX POWER 38  
MAX TORQUE 48







595  
Team595

各々が独りで走っていた雨村、森脇そしてWT。  
首都高で偶然に3人が会した時、互いの速さと、  
マシンカラーも偶然にも同じ(白)だった事に意  
気投合してしまう。走りに関わる情報の相互補  
助を目的として結成された。各人の走りの目的  
が異なるため、一緒に走ることの無い異色のチ  
ームである。



雨村耕造



森脇銀次



WHITE TIGER

WON-TEC



ウォン・リー



ショーン・トルース



川志摩 葵



川志摩 サドル



ハイデル・シヨナイダー



フォルツァ・ラウネ

知り合い

知り合い



ブレディ・ロバーツ



高島 Victory Road



織田真学

恋心?



高橋九式輝

チューニング



元町Queen's



三原葉子



立河 唯

バトルに勝利



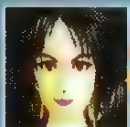
桜木町GRAND TOURERS

桜木町StreetArtWallでゼロヨンRACEを繰り広  
げるチーム。ストレートダッシュに全てをぶち込む  
走りは、男の証「ZOKKYエアロ」と相俟って迫力に  
溢れている。

元仲間



川崎鉄史



椎名京香

恋人同士

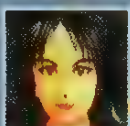


虎口美春



山崎リョウ

姉妹



椎名 遥



加東源児



木下圭吉



箱根DRIFT DANCER(S)

箱根のチームのリーダー格が集まり、織田が中心になっ  
て結成された文字どおりの箱根最速チーム。現在は虎  
口がリーダーでHolyPlaceを本拠地としている。名の  
ごとく、激しいドリフトを得意としているが、その激しさ  
と濃い顔立ちゆえ、メンバーの大半は女と走りに酔えて  
いる。速い奴は素直に認めるが、遅い奴はとことん追い  
詰めるのが箱根DDのモットーである。



# “走り”に魅せられた者たち

written by:名も無き記者

なぜ彼らは“伝説”に惹かれるのか

総インタビュー回数、数十回、総取材人数100名以上、参考文献は数知れず——以上の数字から、今回の記事(P16~35)をまとめるにあたって行った取材の規模の大きさを感じ取って頂けるだろうか？正直なところ、当初はここまで大がかりな取材になるとは想像していなかった。そもそも、この記事は、ある時ふと耳にした「横浜最速伝説」という言葉が気になって、純粋な興味から始めたもので、こうして文章にして発表することになるとは想像していなかった。まずは、取材に応じてくれたすべての方々に感謝したい。

今回の取材は、深夜の横浜を疾走する走り屋たちに話を聞くことから始まった。そこでまず驚かされたのが、彼らの走りに対する真摯さだ。正直なところ、走り屋というと「暴走する無軌道な若者」というイメージがあったのだが、実際に彼らの話を聞き始めるとそんな固定観念は一気に吹き飛んでしまった。彼らの多くは、昼間はマジメにバイトや仕事に励み、自ラ稼いだお金で思い思いに愛車をチューンアップ、夜になると仲間たちに会うためにいつもの場所にやって来る。そうして集まった彼らは、自分とマシンの力を試すべくレースを行い、時にはマシンコンプリートについて一晩中、熱い議論を戦わせる。彼らが共通して抱いている思いはただ1つ——少しでも速くなりたい、それだけだ。そこに邪念の入り込む余地はない。参考までに、彼らの中の1人が語った言葉を引用しておこう。「オレたちはよう！速くなりてえ。それだけで走ってる（沢木誠／NR本牧）」。少々、極端ではあるが、彼らの思いを見事に集約した一言といえるのではないだろうか。

一方、当初の目的である「横浜最速伝説」は、横浜で走る者であれば知らぬ者はいないといっても過言ではないほど、走り屋たちにとってはよく知られた伝説だった。少々長いが、ここにその一部を紹介しておこう。——10年前、横浜にとびきり速い男がいた。そいつは、第3京浜の多摩川コーナーを5速全開で抜けてったんだ。一緒に走ってたヤツら、口をそろえてこう言ったね。「アイツは、クレイジードライバー……命知らずの大馬鹿野郎だ」ってね——。話を聞いた相手によって多少ニュアンスは異なるが、伝説の大筋はこのような内容だった。こうして私は、呆気ないくらい簡単に伝説の存在を確認することができたのだが、同時に、私の中にある疑念が浮かんできた。すなわち「横浜最速伝説などと大層な名前は付いているが、よくある都市伝説の1つなのではないか」という疑念である。私がそう思ったのには理由がある。というのは、伝説の存在を知っている人間は確かに多いものの、いざ具体的な内容——例えばその男はどんな風貌だったのか、を聞くと途端にあやふやにな



ってしまう者がほとんどだったのだ。最速の男など実際にはいなかったのでは——そう思い始めた頃、10年前の最速の男を知る走り屋がいるという情報を入手した私は、その男のもとへと向かった。

現在は走り屋を引退しているというその男は、自分こそが多摩川コーナーで「最速の男」に抜かれた張本人だと言い、当時の模様を詳細に語ってくれた。そして、当時の心境を振り返りながらこう付け加えた。「スピードに夢中になっているうちはいい。だが、ひとたび熱狂が冷めてしまえば、なぜ自分が夢中になっていたのかさえわからなくなる。スピードとは、そういうものさ」。この言葉をどう受け取るかは、人によってさまざまだろう。リタイヤしたロートルの弱音とも取れるし、最速の男に出会って悟りを得た男の至言と受け取ることも可能だろう。私は、彼の言葉を聞いて、数々の走り屋に取材するうちに自分の中に浮かび上がってきた最大の疑問——彼らはなぜ走るのか？——の答えがわかったような気がした。つまり、彼らは理由があるから走るのではなく、理由がないから走る——言い替えば、理由を求めて走っているのではないか。そして、その理由をみつけるためのキーワードが“最速”であり“伝説”なのだ。逆に、理由を求めるのに疲れた時、理由を求める理由を探し始めた時、人は走るのをやめるのではないだろうか……。

10年前の横浜最速伝説は、一部の人間の手で人工的に作られた、偽りの伝説だった。しかし今、忌まわしき伝説の間から現れた真実の「最速の男」が、新たな伝説を作り出そうとしている。

伝説は終わることなく、今夜もまた加速し続ける——。

## そして彼らは走り続ける…





## *The SPEED*



## “メイチ”の走りで 未知なる領域を目指す男

**金石勝智**  
ARTIST INTERVIEW



——金石選手は1980年にレーシングカートデビューを飾っていらっしゃいますが、これはどういった経緯で始められたんですか。

金石 うちの親父のほうの兄弟はモータースポーツ関連の仕事をしている人間が多いんですが、その中のおじさんの1人がカートショップをやってたんです。で、僕は野球とかはあまり好きじゃなかったんで、カートをやってみるかということで。それ以前に、もっと小さい頃からポケバイに乗せられたりとかもあったんですけど。

——それで、カートを始めたときというのは、やっぱり最初に走って見たらいきなり速かったんですか。

金石 いえいえ。最初はダメでしたね。内心では小学生なりに期待感を持ってたんですけど、乗ってみたらすごいおっかなかった。実は、一番最初に乗ったときにぶつかったんですよ。自分が遅いのなのにその気になってコーナー入っていったら、オカマを掘られまして(笑)。で、いきなりそれだったんでもう行きたくないと思ったんですが…中途半端でやめるなという話になって続けることになった。

——そうした経緯があってカートを始められて、徐々に頭角を現していけるわけですが、人より速くなるためにどのようなことをされたんでしょうか。

金石 基本的には走行量を稼ぐというか、とにかく練習したというのが一番。子供のときはやっぱり練習量が多ければ、どんな子でもある程度はびゅーっと伸びちゃうんですね。才能のあるなし以前に、練習量で差がつく。ちゃんと教えてくれる人が近くにいれば、だれでも速くなります。

——ドラテクの練習という、考えながら走れとか、何かテーマを決めて走ってよく言いますよね。そのあたりというのはどうなんでしょうか。

金石 子供のときっていうのは、考えるより先に体で覚えたほうがいいんです。例えばカウンターだなんだっていても、コーナーで滑れば勝手にステアリングを切っちゃっているんですよ。それがカウンターであるということ知らなくても、自然にそうなっちゃう。ですから、大人と子供の伸び率が違うのはそこにあるのかなとも思います。大人から始めると、どうしても頭で考えるから。例えば、こうなったらここでこうカウンターを切らなくちゃ……って頭で考えるからテンポがずれてしまう。自分を高めるという以前に、頭でっかちになってしまうんですよ。

——動物の勘みたいなものが大事だと。

金石 うん。本当にちっちゃい小学校低学年の子なんか乗せても、リアが流れば勝手にカウンター



1968年11月21日生。80年にレーシングカートでデビューし、83年から全日本カート選手権に参戦。その後、FJ1600や全日本F3選手権を経て90年より全日本F3000選手権（現フォーミュラニッポン）で活躍中。



カートの感じでドーンとコーナーに入っていくと、グリップが全然足りないから、そのまま「サヨナラ」

当てますからね。怖ければアクセル抜くし、ブレーキ踏むし。年齢的に低いほうが、恐怖感を持たずに自分が行けると思ったらズバッと行けちゃう。

——レーシングカートでデビューされて、3年後の83年にもう全日本カート選手権ナショナルクラスでシリーズチャンピオンをとっていらしゃいますよね。その2年後の85年にはFKクラスシリーズチャンピオン。その翌年、86年にもシリーズ2位という輝かしい戦歴を残されていますが、年齢的にこのあたりで普通免許を取られたんですか？

金石 そうですね。FKクラスの最後の年の誕生日には免許を取っていて、上へあがるチームも決まりました。ですから、高校3年の2学期終わりぐらいにはすべて決まりましたね。

——なんか、間抜けな質問かもしれませんが…。免許を取られて、普通の乗用車を自分で初めて運転されたときの印象というのは？

金石 特に印象というのは……自分のクルマに乗るより前にFJとか乗ってましたからね。本当に、クルマはただ乗用車として乗ってただけで、あまりイメージないですよ。まあ、ある程度ミッションに慣れるという意味では、自分なりにクラッチ使わないで入れたりする練習くらいはしていましたけど。

——実際、免許を取ってクルマに乗るようになられて、カートで培ったテクニク的なものは役に立ったんでしょうか。

金石 流し方とか自分の走りの理想とかいうのはカートでできているんですよ。自分の中に、こうやって速く走らせたいんだなというのがあるので、後はそれに自動車の場合のグリップとか車重とか実際のスピードとかの要素を加えていく感じ。その辺さえ頭の中にインプットすれば、基本的には一緒だと思います。

——カートからFJへ行かれて、F3～フォーミュラニッポン（旧F3000）とカテゴリーが上がっていくにつれて、マシンのスピードもどんどん上がっていくわけですが、そういう環境の変化に伴って、金石選手自身の心境の変化というのはありましたか。

金石 スピードに対する心境の変化はなかったですね。カートから上がってFJになったときは、逆に遅いなど思ったくらいで。うん、そういう意味ではFJが一番戸惑いましたね。それまでとのギャップが大きかった。まあ、逆にいえばいろいろと難しかったので勉強にはなりましたけど。

——難しかったというのは……。

金石 それまで乗ってたカートっていうのは軽くて、グリップがすごい高いんですよ。で、カート時代に身に付けた自分なりのスピード感覚があるんですが、それがFJだと通用しない。実際にはオーバースピードでも目はついていっちゃうんですよ。なまじ目がついていくもんですから、カートの感じでドーンとコーナー入っていくと、グリップが全然足りないからそのまま「サヨナラ～」という感じで飛んでっちゃう（笑）。特に最初の頃は、自分ではかなり抑えたつもりでもそういうことがよくありましたね。止まるつもりが、まるで止まらないというのが。

——それはもう、クルマがついてきてくれないみたいな。

金石 そう、感覚についてきてくれない。まあ逆にいえば、自分がFJの技術的な部分についていってなかったのかもしれないですけど。ただ、感覚的にはクルマのほうがついてこないっていう感じなんです。

——そういう意味では、今はいわゆるハコ車（市販タイプのクルマをベースにしたレースカー）にも乗られているわけですが、フォーミュラとハコ車を比べた場合、かなり感覚的に違いますか？

金石 僕は、GTのほうではホンダのNSXに乗せてもらっているんですが、テクニクに関してはいえばフォーミュラもハコ車も基本的には変わらないんです。ただ、クルマの挙動が全体的に遅くなるんで、ブレーキングの時とかクルマの向きを変える時とかでも、ワントempo待ってやらないとだめですね。ただ、そうした部分さえうまくコントロールしてやれば、基本的な操作や考え方というのは変わらないですね。

——なるほど。そういうものなんですか。では、技術的な部分ではなく、メンタル的な部分ではどうなのでしょう。例えば、豪雨の中で行われた96年のフォーミュラニッポン最終戦で、サバイバルレースを制して劇的な優勝をもぎ取ってますよね。翌年の第9戦も同じ富士で、今度はポール・トゥー・ウィンですばらしい勝利を飾られています。このときに金石選手が「今回はずっと調子がよかったし、運もよかった」というコメントを残されていますが、あの2戦は見ていて僕らも鳥肌が立ちました。そういう調子がいい状態、乗っている状態のレーサーの精神状態っていうのは、どんな感じなのでしょう。

金石 基本的に、自分の感覚とクルマの動きがピッタリ合うときが、やっぱり調子のいいときですね。い





予選のときからとにかく自分を追いつめて、常にギリギリの状態で走ることが大切です。

かに自分がブレーキを踏みたいところで踏めて、曲がりたいところで曲がれて、アクセル踏みたいところで踏めるか、それが合ってくると調子がいいということです。ただ、それで例えばコースレコードを出せたとしても、メカニックに文句は言い続けていますけど(笑)。ここが曲がらないだとか、ここが滑るから踏めないだとか、ね

——そういうのは乗ってから、今日は調子がいいとか気づくものなんですか。

金石 僕の場合でいうと、土曜日の朝のフリー走行で軽く回ってみて、思っていたよりタイムが出ているときは割と調子がいいです。回ってきて、大体コンマ5秒～1秒ぐらい予想より速いと今日はいけるというか、調子がいいなと思います。

ドライバーの方に言わせると、いわゆる精神面、ハートの部分よりも要はマシン、ハードがよければ速く走れる……ハートよりハードだとおっしゃる方と、逆にハートの部分が大きいんだよという方がいらっしゃるんですが、金石さんの場合はどちらでしょうか。

金石 僕はかなり精神面がデカイと思いますよ。カテゴリーがどんどん上がっていくと、ずっとモチベーションを維持するというのは、かなり大変なんです。僕は去年のGTで、松本恵二さんという素晴らしい実績のある方にいろいろ教えてもらったんですが、ものすごく勉強になりました。で、そのときに僕がよく言われたのは、レース自体に慣れ過ぎて無意識のうちにコンマ5秒ぐらいのマージンを取っているんじゃないか、と。それで去年の途中からその辺を意識するようになって、とにかく目一杯攻めるようにしたんですよ。

そうしたら言われたとおり、やっぱり自分でもマージンを取っていたんだなということを実感しました。

で、それからはクルマの良し悪しが以前よりハッキリとわかるようになりましたね。限界まで攻めないと、コンマ1秒詰めていく微妙なクルマのセッティングはできないんです。それまでというのは、そのマージンの中でそれを吸収しちゃって、タイム的には割とそろっちゃってたんですよ。恵二さんとしてはその辺を見て、おまえは今、頭打ちになっていると。ハッとしましたね。そういった意味で本当に勉強になりましたし、今年に入っても去年の経験がすごく役立っていると思います。

——常に、自分自身の限界のところで戦うことが大切であると。

金石 そうですね。これ以上行けないっていうところで走っていたほうが自分も強く速くなりますし、クルマもいい方向に向かっていきますからね。逆にいえば、コンマ5とか1秒というマージンを持っていると、結局そのマージンを取ったまま……つまり最終的にコンマ5負けた状態のまま終わっちゃうんです。

——なるほど。では、そのコンマ5を詰めていく方法というのは？

金石 コンマ5とか1秒の差というのは、普通の生活の中ではほとんど意識する必要のない文字どおり一瞬のタイムなんですけれども、レースの世界でこれを軽視しちゃうとクルマもやっぱり甘えるんですよ。そうしないためには、予選のときからとにかく自分を追いつめて、常にギリギリの状態で走ることが大切です。例えば、1～2周回っただけ……つまり攻めきってない段階でメカニックにクルマの状態を伝えると、コンマ5の部分を残したままクルマを仕上げていくことになる。そうすると、後で自分がそのコンマ5を抜いて走り出したときに、クルマがついて来ないっていう話になったりする。最初から目一杯攻めていけば、そんなことにはならないわけで。

それに、そうすることで自信がついてきますよね。目一杯走っているときは、走り終わってからよく考えますし。これまで自分自身でマージンを取っていたときは、変に余裕があるから勉強もあまりなかったです。しね。

——そうやって目一杯で走っていると、逆に気持ち的にも乗ってくるとかというのはあるんですか。

金石 それはありますね。去年から、個人的にはすごくいい感じで乗れていると思います。変に言い訳するようなことも少なくなりましたし。周りの人がどう思っているのかはわかりませんが、去年の終盤から今年にかけて、自分としてはいい走りができていると思います。



それと、ちょっと話は戻りますが…。異常に乗っているときというのは具体的にどのような感じなんでしょうか？

金石 そういうときはコーナーから何から、すべてがスローに見えます。まあこれは、クルマの出来もいときだと思うんですけどね。とにかく、自身の情報処理能力が高まるというか、1つ1つがすごくスローに見えるようになる。例えば、抜けるのに10秒くらいかかる複合コーナーがあるとしますよね。それが、極端なことを言うと30秒とか1分ぐらいの感じでいける。だからクルマの状態もよくわかるし、挙動とかライン取りにしても正確になりますし。で、さっきの話にまた戻んですけど、そういう状態に持っていくにはやっぱり目一杯攻めて走っかないといけないんですよ。

それと、乗れている時というのは、例えば目の前のクルマがクラッシュした場合でも、どっちに行けばいいのかをすごくゆったりした時間の中で考えられる。つまり、一般的な時間の流れの中では瞬時に判断できるってこと。逆に調子が悪いときは、前のクルマがスピンしたら、それに引き込まれていっちゃうようなところがある。「あっ」と思って体が固まっちゃって、ドーンみたいな。どうしても、見るとつられて行っちゃうんですよ。それが、調子のいいときだと「このクルマはどっちに行くからこっちに逃げよう」とか、すごくはっきり考えられるし。いたって冷静、というか。

——我々なんかも見っていて不思議なんですけど、例えばアウトからとんでもない形でバツこう抜いちゃったりとか、とても普通では信じられないような走りをする瞬間ってあるじゃないですか。ああいうのはやっぱり異常に乗れているときなんでしょうけど。

基本的、乗れている時というのはすごく集

中している時なんですよ。そういう時というのは、感覚としては何も考えていない状態に近いんです。もちろん、本当は頭の中でいろいろと考えてはいるんですけど、それでいて無意識のうちに体が動いているよ。うな。で、他のマシンを抜いたりタイムが上がってくると、さらにまたボルテージが上がってくるというか、集中の度合いがどんどん上がってくる。要はどんどん乗ってくるわけです。

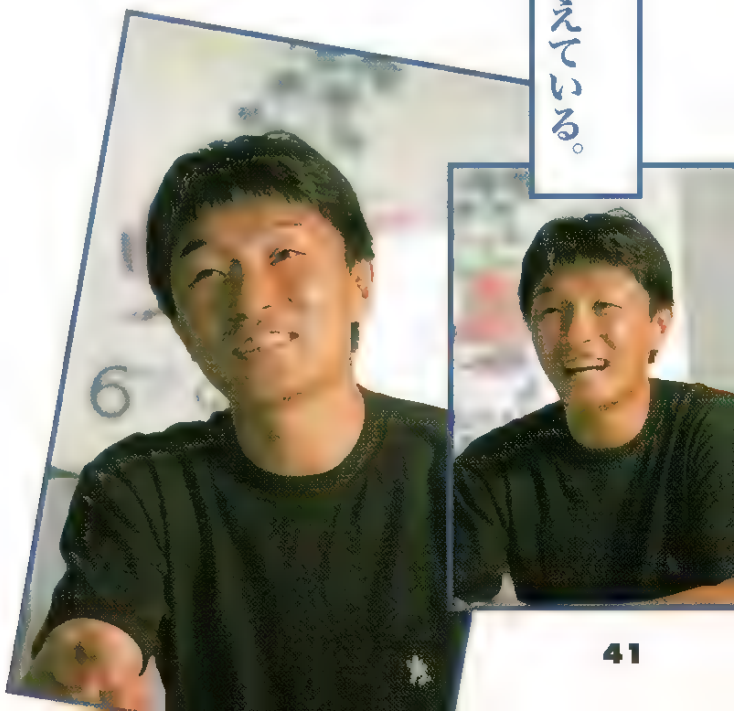
——では、神がかったような走りをしているときというのは、はたから見るとそれこそ鬼神の走りみたいに見えるんですけど、走っている当人は興奮状態にあるわけじゃないと。

金石 冷静ですね。速ければ速い時ほど、多分冷静だと思うんです。そういう時は周囲の状況がよく見える状態なわけで、頭は冴えている。つまり、すごいスピードで次々としてくる情報を正確かつ素早く処理できているんですよ。それこそ極端なことを言えば、予知するというのに近い……。常に1歩先を考えて走るといったような感じです。例えば、さっき3コーナーであんな感じだったから、次の周はひょっとしたら差が出るかもしれないな、とかそういうような。

それが先ほどおっしゃられていた情報処理能力が飛躍的に高まる感じ。

——そうです。で、まあその部分は才能もあるんですけど、速さを決めるのはそれだけじゃない。例えば、F1のトップドライバーと呼ばれる人たちなんかすごい努力もしていると思うんです。才能はある程度みんな持っていて、後はいかに自分を高い状態に置いておけるか、そこで差が出てくるんだと思いますけどね。それと、勝つためには執念深さがないと……。それこそ、どんな手を使ってでも勝つ、くらいの気持ちが必要

速ければ速い時ほど、多分冷静だと思うんです。そういう時は周囲の状況がよく見える状態なわけで、頭は冴えている。





床では明らかに水がタプンタプンいってる。  
で、1コーナーに出てブレーキ踏んだらザバーツって、全身に(笑)。

要だと思います。とにかく、速くあり続けるためにはとてつもない努力が必要であると。一番速い人は一番努力をしている人だと思います。

ちょっとボクシングの世界の話になるんですが、ストロー級にロベスというすごい選手がいて、40何戦無敗で10年以上チャンピオンを守り続けたんですよ。で、彼に負けた日本人ボクサーが、そのロベス氏は偉大なボクサーと言われているけど、何が1番偉大かといえば、ストロー級のリミットをそれだけの長い間守り続けたことだ、と。

金石 絶対そうだと思いますよ。年をとればとるほど、それができなくなるといとか、自分に甘くなってくるんですね。例えばある程度お金を持ったり、家庭ができたり、子供ができたりすると、自分をギリギリの部分に置いておくことが難しくなってくる。まあこれは、すべての世界において共通なのかもしれませんがね。どんな世界にせよ、自分のポジションが上がっていくにつれて人間関係も広がって、それに付随して付き合いとかも出てくる。で、自分の時間、守らなくちゃいけない時間というのをそうした関係の中で削っていったりすると、そこから崩れていってしまったり。要は、自分の守らなくちゃいけない時間をどれだけ維

持できるかだと思うんです。

GT選手権の話になりますが、今年の第1戦で雨の中、脇阪選手とのコンビで優勝されましたよね。このレースで、クルマの中に水がたまって大変だったということをお聞きしたのですが、そのときの状況をちょっと教えていただけますか。

金石 ああ、あれはもう、金魚でも飼えそうな(笑)。実は、彼から僕に交代する時にその辺がよく伝わっていなかったんですよ。後から聞けば、彼は水浸しで足を滑らせてスピンしたりしてたらしいんですけど。とにかく、状況がきちんと伝わってなくて、バツとクルマに乗り込むときに下を見て「えっ、何これ!?」みたいな。そうはいっても早く車内に入らなきゃいけないからとにかく入って、マシンを出したんですよ。でも、床では明らかに水がタプンタプンいってる。で、1コーナーに出てブレーキを踏んだらザバーツって、全身に(笑)。そこでまた「うわ、何やこれ!」と思って。そういうことはちゃんと見えよな、と(笑)。何しろ、濡れているとかのレベルじゃなくて水面がこうゆらゆらとして(笑)。もう、びっくりしましたよ。それでもなんとか頑張ってたんですが、130Rでブレーキ踏んだときに、またザバーツと。それでちょっとマシンが滑りそうになったりして…。ヒヤヒヤしましたよ。

—それでも優勝できるところがすごい(笑)。でも、そういうのって集中の妨げになるんじゃないですか。

金石 そうなんです。集中し始めたときにバシャッって来ると、あつ冷たいとか思って我に帰る(笑)。ただ、あのときはクルマの調子が良くて割と楽に後続を離せたんで、そういう意味では助かりました。でも、もしあれがもっと接戦だったら大変だったかもしれない。そもそも脇阪君は「僕、離して帰ってきますから」とか言ってたんですけど、いざ戻ってきたらギリギリで





理想の走りとは、いくら追いかけても決して  
追いつくことのない蟹気楼みたいなものかもしれませんね。



競ってる。おまえ、話が違うやないかと(笑)。

——ちょっと話が変わりますが、一流のレーサーに求められるのは何かという問いに対して、あるジャーナリストが“アンダー・ザ・コントロール”……つまり、いかなる状況においても自分自身を完璧にコントロールする、そういう能力が必要だと答えていたんですが、金石さんが考えるプロのレーサーに求められるものというのは何だとお考えですか？

金石 まず1番は、単純に速いということ。その次に、自分自身をコントロールする能力が来るんだと思います。極端な話、目をつぶっていても速いやツってのは速いんです。ただ、そういうヤツってのはやっぱりクラッシュが多かったりするから、その辺をコントロールできるようになる必要がある。で、それができないヤツはそのままいなくなっちゃいますね。繰り返しになりますが、基本はとにかく人より速いこと。これに尽きます。いくら自分をコントロールできたって、遅ければ勝てませんからね。クルマのことやセッティングについてなんかは、経験を積んでいく課程で勉強しな

がら身に付けていけばいいことですし。それから、努力によって速さを維持できるように頑張ると。

——では、最後になりますが金石選手にとっての理想の走りとは。

金石 基本的に人より速けりゃいいんですけど。これは多分みんな一緒だと思うんですが、速く入って速く出られたら1番。その方法論が人によって違うだけで。ただ、理想どおり走れた場合はまた理想が上がるから、ちょっと矛盾しますが絶対に理想どおりには走れないんです。クルマがいきなり目一杯攻めると、どこかに不具合が出てくるんですよ。例えば「ここでもうちょっと曲がってくれたらもっといけるのに」みたいなのが常にある。“完璧”というのはあり得ない。極端な話、もし自分が人より1秒とか2秒速くても、文句は言っていると思いますね。そこで満足してしまったら、終わってしまう……というかそこからの伸びはない。だから理想の走りというのは、いくら追いかけても決して追いつくことのない蟹気楼みたいなものなのかもしれませんね。



■DRIVING MACHINE  
LOLA B99/51 MF308





トップレーサーに学ぶ

# リアルドライビング テクニック

監修: 金石勝智 (ARTA所属)

## 現役トップドライバー直伝のドライビングテクニックをゲーム内で実践

クルマを速く走らせるには、さまざまなテクニックが必要になってくる。しかも、この『レーシングラグーン』では実際のクルマの動きをシミュレートしているため、現実のテクニックが生きてくる。

ここでは、P38からのインタビューに登場していただいた金石勝智選手のコメント——プロのトップレーサーのテクニックも交えながら、その基本から応用までを学んでいこう。



### スタートダッシュから相手との駆け引きをマスターする

ここで説明する「スタート」「シフトチェンジ」「追い抜き」「ブロック」は、レースで勝利するために最低限必要なテクニックになる。敵車との性能差が小さいほどウェイトが大きくなるので、どんな状況でも対応できるようにしっかりマスターしておこう。



### START スタート

#### エンジンの最大トルクに回転数を合わせる

スタートでは、瞬発力(トルク)の大きさが重要となる。装着しているエンジンの最大トルクに回転数を合わせながら、タイミング良くアクセルを踏み込むのだ。

#### 回転数を合わせる



↑ 小刻みにアクセルを開閉して、最大トルクの回転数より少し下あたりに針を合わせる

#### GOサインでアクセル全開



↑ 「1」の表示でアクセルを開け、「GO」で回転数がピッタリと合うのが理想だ

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 最も加速力が高い回転数を見つける

パワーバンドを知ることが重要。アクセル全開でも回転数によって加速感が違うはず。最初の加速は比較的ゆっくり。それがグワッと加速する瞬間の回転数が、たぶん一番おいしいところなんですよ。



### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

時には強引にかぶせることも必要

敵車は必ずスタートダッシュを決めてくる。少しでも前に出られたら、頭を抑えてしまうのも1つの手だな。



## ADVANCED TECHNIQUE

ゼロヨンレースで

**勝つ!**

勝敗はスタートダッシュでほぼ決まる

10秒前後で決着が付いてしまうため、なんといってもスタートが肝心。上記で紹介したテクニックを活かしてロケットスタートを決めよう。



### 金石先生からの一言

いかに落ち着いてスタートするかでしょうね。あとは、トラクションをかけるのか。そうなると四駆が有利かな。





## SHIFT シフトチェンジ

### タコメーターの針の動きを確認する

AT任せでは最速には到底おぼつかない。タコメーターを見ながら（スピードメーターとの併用ならなお良し）、理想の回転数でシフトチェンジを行っていく。

シフトアップの場合



最高出力の回転数を超えると、針の動きが遅くなる。この回転数に達したらシフトアップすること。



レッドゾーン手前（レブリミット）まで上げては加速が鈍る。ATでは必ずこうになってしまう。

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 回転数と車速がうまく合うギアに入れていく

シフトアップはバンバン上げていだけだから楽ですけど、シフトダウンは回転数を合わせなきゃいけないから、いろいろ気を使いますね。ブレーキ性能によっても違ってきますから。

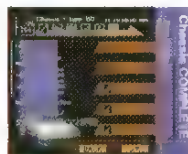


### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

ATでも手動でのシフトチェンジが可能

ATでもL2/R2でシフトチェンジはできる。自動と手動を使い分けられるから、初心者にはうれしいな。

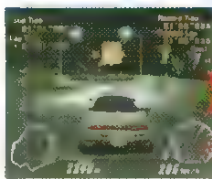


## PASS 追い抜き

### 相手を左右に揺さぶってスペースを作る

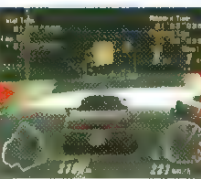
敵車を追い抜く際、場合によってはブロックしてくることもある。接触し、急激なスピードダウンとなってしまうため、相手を揺さぶるテクニックも必要だ。

#### アウトに揺る



↑相手のフェールに近付いたらアウト側にクルマを振ろう。

#### 空いたインへ飛び込む



↑敵車がアウトに寄ってきたらすかさず空いたイン側へ。

#### 相手が下がったらブレーキング



↑併走状態から相手が減速したら、フルブレーキング

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 自分のクルマの長所に合ったポイントで抜く

トップスピードがあればストレートで抜けばいいし、ブレーキがいいんならコーナーの入口で抜けばいいと。そうは言っても、そのコースで抜けるポイントってだいたい決まってくるんですけどね。



### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

敵車は必ず同じラインをトレースする

気付いてるだろうが、敵車は常に同じラインを通る。そのクセを知れば、追い抜きは多少ラクになるはずだ。

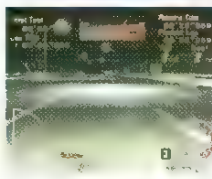


## BLOCK ブロック

### レーシングラインを徹底的に抑える

敵車は理想的ラインをトレースしている。特にコーナーではアウト・イン・アウトを外さない。つまり、このラインを押さえれば、コーナーで抜かれることはないに等しい。

#### ストレートの場合



↑バックミラーで相手の動きに合わせて左右に振る。

#### コーナーの場合



↑アウト・イン・アウトのラインを抑えること。バックミラーを見る余裕がなければ、ヘッドライトの光を目安にしよう。



## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 自分の苦手とするポイントで頑張る

自分の不得意なところでどれだけ頑張れるかですね。例えば、苦手なコーナーなら、絶対にミスしないレベルまで車速を落として相手を抑え込み、ストレートの加速でポジションキープという感じでね。

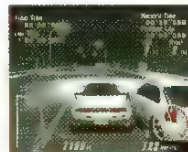


### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

後ろからの追突だけは絶対に避ける

ブロックした際、敵車は基本的に退くが、時には追突してくることもある。車間はずきちゃんと確認しておけよ。





## 2nd Section コーナーリングの 基本テクニック

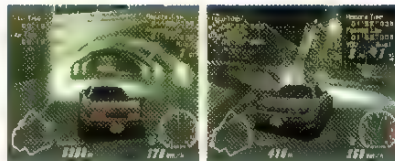
### “速い”コーナーリングテクニックを身に付ける

コースを走る上で、最もタイムアップが望めるポイントがコーナー。なにしろコーナーの回り方1つで、続くストレートでの加速や最高速が違って来るからだ。ここではコーナー進入時のブレーキングと、進入から脱出までの全体的なコーナーリングテクニックを解説していこう。

## ブレーキングの使い分け

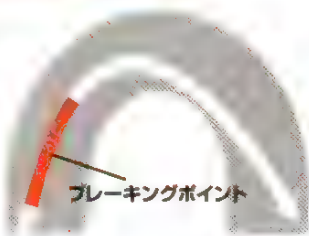
### コーナーのRや状況に応じたブレーキングを行う

Rが小さいコーナーではフットかサイドブレーキを使い、Rが大きいコーナーではアクセルオフやシフトダウンによるエンジンブレーキを使うのが基本。もちろん、状況によってはそれぞれを使い分けていかなければならない。



#### ●早めにブレーキングして立ち上がりを重視する

コーナーの後に長いストレートがある場合は、そこでのトップスピードが問われるため、立ち上がりでの加速を重視する必要がある。フットブレーキで十分に減速してから進入し、クリッピングポイント（コーナーのイン側に最も近づくポイント）を奥に取って加速していこう。



#### ●CP付近までブレーキングを我慢して突っ込みを重視する

コーナー手前で敵車を抜く場合や、テールに付いた敵車をブロックする場合は、ブレーキをギリギリまで我慢。フルブレーキングからクリッピングポイントを手前に取り、小刻みなフットブレーキとエンジンブレーキでアウトに膨らんでいくクルマの向きを変えながら脱出しよう。



### 加減速による荷重移動

ゲームでもそうだが、クルマは加速するとリアに荷重がかかってリアが沈み、減速するとフロントに荷重がかかってフロントが沈む。リアが沈めばリアタイヤのグリップが増し、後輪駆動車ならパワーが路面に伝わりやすくなる。一方、フロントが沈めばフロントタイヤのグリップが増し、曲がりやすくなるわけだ。

加速時



↑フロントが浮き気味になるため、曲がりにくくなる。

減速時



↑リアが浮き気味になり、テールスライドをすることも

### 金石勝智のドライビングレクチャー

#### 実際のレースではほぼフットブレーキを使う

レースの場合、ほとんどがフットブレーキ。エンジンブレーキはシフトダウン時の調整用かな。レースではサイドブレーキは使わないけど、ジムカーナとかではクルマの向きを早く変える時に使うね。



#### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

#### パッドとディスクを使い分ける

ブレーキパーツにはディスクとパッドがあって、使い所が異なる。コースに応じて選択したいところだ。



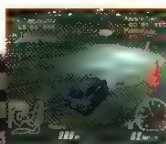
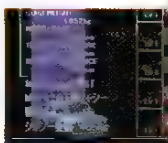
## ADVANCED TECHNIQUE

ジムカーナで

勝つ!

#### ドリフトテクニックが必須となる

タイトコーナーの連続なので、ドリフトは必須。ホイールベースが短く、小回りが利くタイプにし、エンジンはもちろん加速重視。



#### 金石先生からの一言

基本的にはレースと一緒に、やっぱブレーキングでしょう。きちんと減速して、トラクションをかけて立ち上がる。



## グリップ走行&amp;ドリフト走行

## 2つの走法であらゆるコーナーを制す

ドリフト走行よりもグリップ走行のほうが速い——実は、これは必ずしも正解ではない。なにしろ、一般的にグリップ走行だと言われているF1でさえ、実は高速でドリフトしている。厳密に言えば、物

理的には完全なグリップ走行というのもありえないのだ。ただし、ここではあえて、大きくテールを振りだしての走りをドリフト、ほとんどテールを出さない走りをグリップと定義して話を進めよう。

### ●「アウト・イン・アウト」と「スローイン・ファーストアウト」が基本のグリップ走行

グリップ走行の基本は、クルマの姿勢を乱すことなくスムーズに曲がること。これを実践するために必要なのが、スローイン・ファーストアウトとアウト・イン・アウトである。この2つは、コーナーのR(回転半径)が変わろうとコーナリングテクニックのベースとなるのだ。



### ●テールスライドをコントロールしながらコーナーを抜けるドリフト走行

ドリフトとは、リアタイヤを滑らせながら曲がる走法で、グリップ走行のように進入で大きな減速を必要とせず、高いスピードをキープしながら脱出できる。ただし、クルマのコントロールは難しく、些細なミスが大幅なタイムロスにつながるのだ。



ステアリングを切り、ブレーキで前荷重にすると、リアタイヤが滑り出す。すぐにステアを切ってサイドを引き、テールスライド状態へ。

スライド量をコントロールしながらアクセルを開け、クリッピングポイントを通ったら、カウンターを当ててクルマを出口に向ける。

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### グリップとドリフトの間あたりがベスト

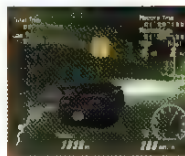
クルマはリヤが軽く流れるくらいが一番速いんですよ。流れ出した時にアクセルを踏んで、グッとトラクションをかけて落ち着かせ、エンジンがドンと前へ蹴っ飛ばしてくれるような……それが理想の状態。



### 最速の彼方へ Text by Ikki Fujisawa

クルマによってはサイドは必要ない

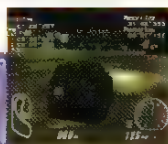
後輪駆動で馬力がでかい場合、サイドの代わりにアクセルオン。簡単にパワースライドを起こすぞ。



## ADVANCED TECHNIQUE

### ダートレースで 勝つ!

必要以上のテールスライドはロスになる。リアタイヤを履いていても、パワフルなクルマは簡単に滑ってしまう。どれだけスライドをコントロールしながら曲がれるかだ。



### 金石先生からの一言

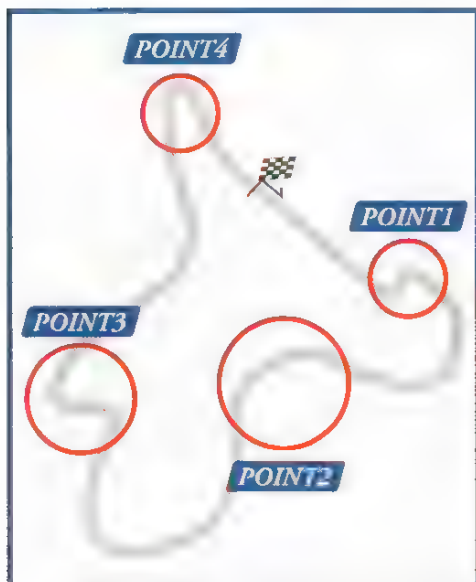
できるだけ高速でコーナーに入って、クルマを横に向ける。で、アクセルを踏んだまま流したほうが速いのかな。



### 3rd Section コーナに合わせた ライン取り

## さまざまなコーナーのライン取りを解説

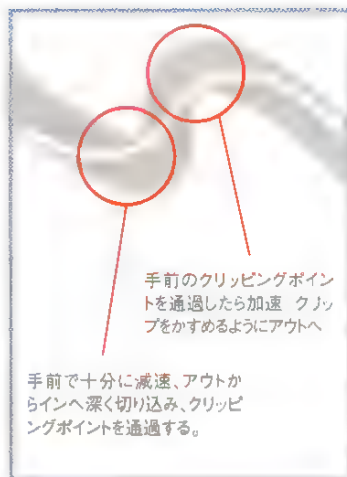
一口にコーナーと言っても、その性格はさまざま。Rの大きさが違えば、理想のラインは若干違ってくるし、複合ともなれば先を見据えたライン取りが必要になってくるのだ。ここでは、代表的なコーナーを持つ架空のコースを使ってそれぞれ解説していこう。



### POINT1 [シケイン]

#### できるだけ直線的な ラインを通る

ストレートで高まったスピードを落とすのがシケインの役目。当然ながらRは小さく、大きな減速は避けられない。だが、その形状に合わせてステアリングを左右に大きく切っているようではロスタイムが大きくなってしまいます。コンパクトなステア操作で、2つのコーナーを直線的に抜けるテクニックを身に付けたい。



### 金石勝智のドライビングレクチャー

#### あまり右に振らずにまっすぐ抜ける

シケインはできるだけまっすぐですね。そのほうが絶対速い。とりあえず最初のコーナーはブレーキ踏みっぱなしで入ります。あと、3速ぐらいで行けちゃうようなところは、縁石に乗りますよ。



#### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

#### ブレーキングで 挙動を乱すな

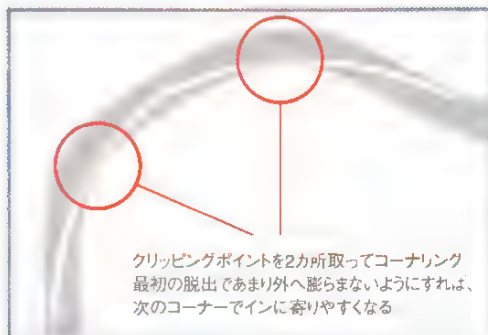
進入時のブレーキングで挙動を乱すと、理想のライン取りが難しくなる。下手なステア操作は厳禁だ。



### POINT2 [高速複合コーナー]

#### 1つのコーナーと見なしてラインを取る

高速コーナーといえども、トップスピードが上がれば（進入スピードが上がれば）減速は必要になる。だが複合コーナーのそれぞれの進入でブレーキを使っているようではタイムアップは望めない。あくまで1つの大きなコーナーと考えてコーナリングしよう。1つ目のコーナーの進入で十分に減速すれば、2つ目のコーナーはアクセルワークで抜けられるはずだ。



### 金石勝智のドライビングレクチャー

#### アウト・イン・アウトで綺麗なラインを取る

高速コーナーは簡単ですね。アウト・イン・アウトでしっかりクリッピングポイントを取ればいいわけですから。あと、直線的なラインをできるだけ取りますね。



#### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

#### 連続ドリフトで コーナーをクリアする

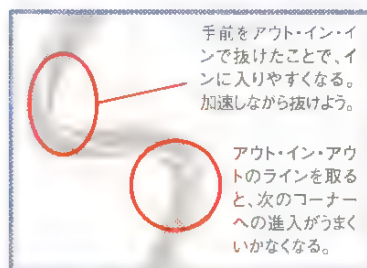
最初のコーナーをドリフトで抜けたら、さらにドリフトアングルを付けて次のコーナーを抜けようぜ。





**POINT3** [S字コーナー]**2つ目のコーナーをスムーズに回ることを考える**

左右のコーナーが連続する点はシケインと同じだが、ライン取りはまったく異なるS字。最初のコーナーは、次のコーナーへうまくつなげるための走りをしなければならない。アウト・イン・インという変則的なラインをトレースするのだ。

**金石勝智のドライビングレクチャー****手前のコーナーはできるだけ慎重にいく**

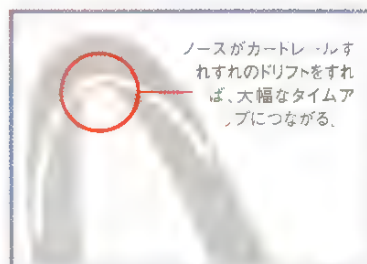
基本的にはシケイン同様、まっすぐなんですけど、奥のコーナーのことを考えて、手前のコーナーはアクセルを我慢するかな。まあ、S字の先がストレートかコーナーかでラインは変わってきますけど。

**最速の彼方へ** Text by Ikki Fujisawa  
**クイックなステア操作で切り抜ける**

左右への素早い切り返しが必須。グリップ力を高めておきたい。

**POINT4** [ヘアピン]**基本はドリフト走行でクリアする**

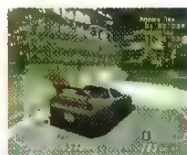
ヘアピンはそのコースで最も速度が落ちるポイントの1つだが、相手も減速する分、絶好のパスングポイントにもなる。パスする場合は突っ込み重視のラインで行こう。また、リスクはあるものの、タイムアップを図る上でもドリフトで挑みたい。

**金石勝智のドライビングレクチャー****スローイン・ファーストアウトがベター**

クリップを真ん中にとったアウト・イン・アウトですね。落とせるところで十分に減速して、キュッと向きを変えてドンと踏んでく感じですよ。クリップを奥に取って大きく回るのは難しいんですよ。

**最速の彼方へ** Text by Ikki Fujisawa  
**ガードレールにリアを当てながら脱出**

ドリフトで外に流れたら、リアの端をガードレールに当て、強引にクルマを向きを変えてしまえ。

**ADVANCED TECHNIQUE****チキンレースで 勝つ!****ブレーキングポイントを見極める**

とにかく練習あるのみ。クルマの性能(特にブレーキとタイヤ)を把握した上で、ベストなブレーキングポイントを探索しよう。

**金石先生からの一言**

やっぱり利きが抜群なブレーキを装着するのが一番いいんでしょね。あと、太くてクリップがいいタイヤも必要でしょう。

**ADVANCED TECHNIQUE****スノーリンクで 勝つ!****前荷重によるテールスライドを抑える**

楕円形のコースできついコーナーはないが、とにかく滑る。スタッドレスタイヤは必須だ。コーナリング中は下手にブレーキングしないこと。

**金石先生からの一言**

どれだけスライドを抑えられるかってしょう。ガードレールがあれば、それに当たってほうが速く走れるんですけどね(笑)。



## 4th Section

### 駆動方式別 ドライビングガイド

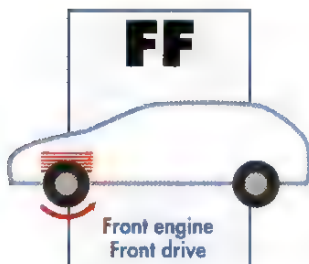
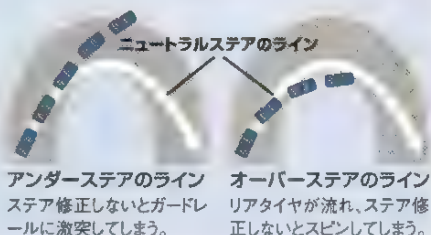
## 各駆動方式の特性とドライビングテクニックを解説

クルマは、エンジンの搭載位置と駆動輪の違いによって、さまざま特性を示すことになる。そして、ドライビングスタイルをその特性に合わせていかなければ、タイムアップなど到底望めないのだ。ここでは5タイプの駆動方式について解説していこう。



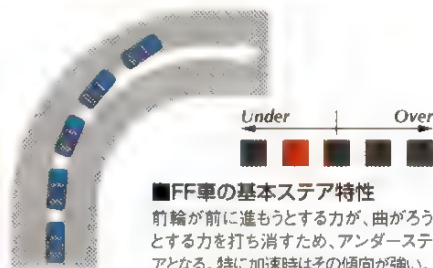
### アンダーステアとオーバーステア

駆動方式について語る上で欠かせないのが、アンダーステアとオーバーステア。これらは、ステアリングを切った際のクルマの動きを表すもので、アンダーステアはステアを切った量よりも外側に膨らんでいく特性、オーバーステアはステアを切った量よりも内側へ切れ込んでいく特性となる。駆動方式ごとにステア特性は違ってくるのだ。



### 車内のスペースを広く取る ファミリーカー向けの駆動方式

フロントにエンジンを搭載し、フロントタイヤで駆動する方式。エンジンとトランスミッションを前に集めたため、室内を広くできるのが特徴だ。また、舵取りと加速を担うフロントタイヤが、エンジンの重さで路面に押しつけられるため、走行安定性に優れる。



## 金石勝智のドライビングレクチャー

### アクセルを踏めばスピンを回避できる

舵取りもトラクションもフロントでやるから、アンダーが出ちゃうんですよね。タイヤはロックしやすいし。ただ、スピンしそうな時、FFはアクセル踏めば戻るんですよ。笑っちゃうくらい(笑)。

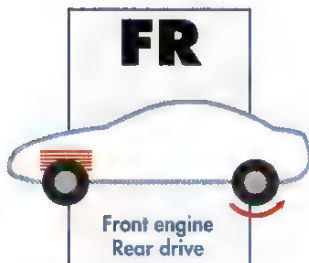
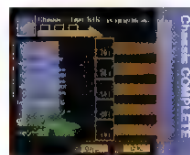


### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

### ハイスピードでの 限界が低い

FFは初心者しやすいクルマだと思う。ただ、スピードが上がると、限界性能の低さが顔を出すんだ。



### ドリフトに最も適した 走り屋御用達の駆動方式

フロントにエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。エンジンとトランスミッションを前後に分けているためバランスがよく、安定感は抜群。また、レーシングカーのベース車として多く使われているように、高速走行時の限界性能が高いのも特徴の1つだ。



## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 速さを求めるならアンダー一気味に乗りこなす

FRは一番クセがないんじゃないですかねえ。コントロール性が高いですから。リアが出やすいんでオーバーステアになりますけど、それを若干アンダー一気味に乗りこなせば速いでしょうね。



### 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

### テールスライドの 量をコントロール

限界性能が高いFRだが、注意が必要なのがテールスライド。姿勢を正してやしないとスピンするんだ。

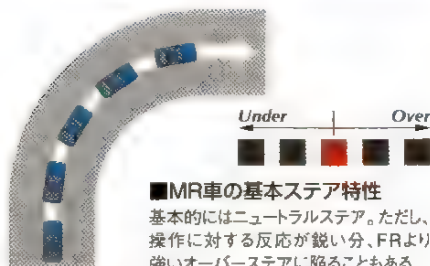






## 居住性を無視し 走りに徹した駆動方式

車体のほぼ中央にエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。クルマのメカの中で最も重いエンジンが中央にあることで、重量が4輪に対して均等に配分されるため、バランスが良く、操縦性が非常に高い。また、限界性能もFR以上のレベルにあるのだ。



### ■MR車の基本ステア特性

基本的にはニュートラルステア。ただし、操作に対する反応が鋭い分、FRより強いオーバーステアに陥ることもある。

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### MRには2種類のタイプがある

車重バランスがいいから運動性能が高く、速いですね。動きもシャープです。エンジンをフロント側に搭載するタイプとリア側に搭載するタイプがあるんですけど、後者のほうが安定性は高いです。

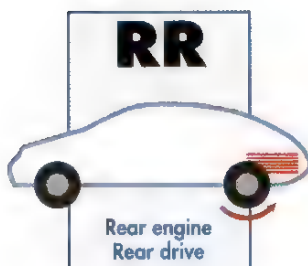


## 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

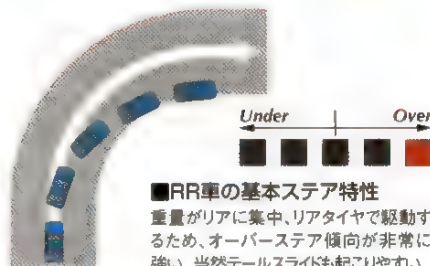
### よりハイレベルな テクニックが必要

最速を目指すという意味ではゴイツが一番だろう。だが、FR以上に挙動に気を使わなきゃならねえんだ。



## 駆動力をコントロールしやすい スポーティな駆動方式

リアにエンジンを搭載し、リアタイヤで駆動する方式。FFの逆パターンで、室内を広く取れる点は同じだ。また、エンジンの重みでリアタイヤのグリップが高まるので、トラクションがかかりやすいし、加速によるホイールスピンもしにくい。スタートダッシュしやすいだろう。



### ■RR車の基本ステア特性

重量がリアに集中、リアタイヤで駆動するため、オーバーステア傾向が非常に強い。当然テールスライドも起こしやすい。

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### オーバーステア傾向が非常に強そう

ボルシェなんかがそうですね、イメージ的にはリアが出過ぎちゃうのかな。実際に乗ったことはないんですけど。フロントが軽そうだから、慣性でどんどん流れていっちゃうみたいな印象はあります。

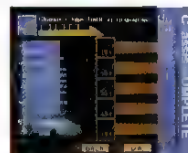


## 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

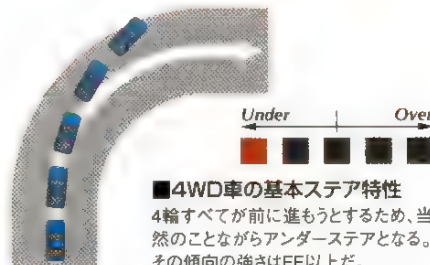
### 種類が少ないのが 難点と言える

ハイパワーを無駄なく使えるところはまさに俺向き。種類が少ないから、選択の余地がない点が惜しい。



## コンディションの悪い悪路を ラクに走破できる駆動方式

4つのタイヤすべてで駆動する方式。メカニズムが複雑なため、重くなってしまう点はネックだが、それを補って余りある高い走行性を持つ。4輪すべてで駆動するため、バンピーな路面やスリッピーな路面などでも、イージードライビングが可能になるのだ。



### ■4WD車の基本ステア特性

4輪すべてが前に進もうとするため、当然のことながらアンダーステアとなる。その傾向の強さはFF以上だ。

## 金石勝智のドライビングレクチャー

### 悪条件での走行性はピカイチ

クルマ単体の安定感という意味では四駆が1番ですね。悪条件の中でもよく止まるしよく曲がるし、アクセルも踏めますから。乗り味的には、駆動輪が多いからアンダー傾向が強いかな。

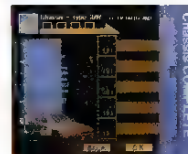


## 最速の彼方へ

Text by Ikki Fujisawa

### トータルバランスでは 群を抜いて高い

高い直進安定性に悪路での強さ……オフロード4WDが大嫌いな俺でも、四駆の性能は認めざるを得ない。







タイムアップばかりがレースゲームじゃない!?

# 魅せるドライビング テクニク

～スピントーンをマスターしよう～

スピントーン——タイムアップにはつながらないが、「魅せる」という意味でぜひともマスターしたいテクニクだ。コイツができれば一躍ヒーローになれる!?

## MACHINE COMPLETE

### バスカトラックのボディがベスト

最初に断っておきたいのは、スピントーンはどんなクルマでもできるテクニクではないということ。基本的に横Gが掛かっている時にサイドを引けばスピンするが、スピンしながらスピードをある程度キープし、そのまま走れるクルマは限られているのだ。そこでまずは、特別仕様のマシンコンプリートを説明していこう。エンジンはハイパワータイプ。シャシーはFRがベスト。そして肝心なのが、ボディをトラックかバスにする点。これ以外のボディでは、スピン→ストップしてしまうのだ。さらに、装着しておきたいパーツを右表にまとめたので参考にしよう。



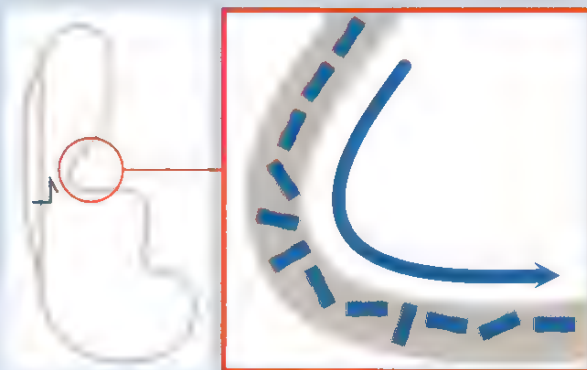
#### ■装着しておきたいパーツ

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| ●Ecology (タイヤ)        | グリップ力が低く、タイヤはスピンしやすいが、Ecologyがベストチョイスだ       |
| ●Tiger Foot (サスペンション) | 車高は高すぎず低すぎないのがいい。お勧めは箱根の虎口から入手できるTiger Foot。 |
| ●Iron Crow (ブレーキ)     | 前荷重から瞬時にスピン状態へ持っていくには、初期制動力の高いブレーキが必要        |
| ●Lariat (ステアリング)      | スピン状態のクルマをターンさせるのだからハンドルはより切れるほうがいい          |

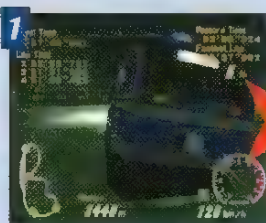
## DRIVING

### 真横を向いたら 逆ハンを切ってアクセル全開

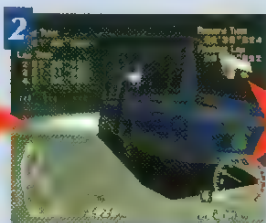
ここでは、スペンサーズテストコースのヘアピンを舞台にスピントーンの方法を紹介する。まず、トップスピードからヘアピンのRが見えたら、フットブレーキ+ステア操作でリアを滑らせ、すぐにサイドを引く。テールスライドするので、ステアを左に切ってスピンさせよう。そして、クルマがコースに対して垂直(フロントがアウト側)になったあたりで逆ハンドルを切りながらアクセル全開にし、立ち上がるわけだ。



Spencer's Test Course [スペンサーズテストコース]



↑ 進入はアウトから。通常よりも早めにリアを滑らせるようにする。



↑ すかさずサイドブレーキを引き、ステアリングを左へ目一杯切る。



↑ このあたりで逆ハンを切り、アクセル全開にすれば、自然に回る



↑ うまくこなせば、100km/h前後のスピードで立ち上がれるはずだ。





# *The MACHINE*



オーバー  
マイル  
**OVER200MPH**

BACK GROUND  
~MONSTER Rの履歴~

Base : SKYLINE R33 GT-R

Turned by : MOVE

Max Power : unknown

Max torque : unknown

Max Speed : 319.94km/h

BOL  
AUTO

SQUARE



# のモンスター

Y WORKS  
GARAGE TBK

MOVE  
HOSAKA TUNING FACTORY  
OVER 200 MPH

Castrol



# 現実世界に舞い降りた怪物

## 架空世界の横浜から現れた“R”は オーバー200マイルの青き稲妻

パーフェクトブルー——初夏の陽光を全身に浴びたモンスターRは、思わずそんな言葉を使いたくなるほどの、圧倒的な“青”を身にまといて現れた。世の中に青いクルマはごまんと存在するが、これほど存在感のある青色をしたクルマにはそうお目にかかれな  
いだろう。両サイドのドアに入った「Racing Lagoon」のロゴも、美しいボディカラーに違和感なくマッチしている。モンスターRは「レーシングラグーン」のゲーム中にも登場するマシンで、特徴的なスタイルを持つリアウイングや、流麗なフォルムのフロントスポイラーもゲームと同様。まさにモニター上からそのまま飛び出してきた、といった印象だ。R33が持つマッチョなディストを活かして仕上げられたというポリウム感のあるボディは、見る者の多くに“凄み”を感じさせるに違いない。前述した“青”と、このボディが相まって、モンスターの名に恥じない風格を醸し出しているのだ。

エンジンを始動させ、軽くブリッピングをすると、モンスターは地を這うように疾走を始めた。ターボ車特有の過給音が心地よく耳を擦る。ただし、最高速仕様のマシンだけあって、町中での低速走行はお世辞にも得意とはいえそうにない。聞いたところによると、街乗りでの燃費はせいぜいリッター4~5キロというところらしい。

街中では自らの力を誇示できず不満そうな唸り声をあげていた怪物だったが、ひとたび高速に乗った途端、機嫌を直してくれたようだ。甲高いエキゾーストノートを残しながら、回転計の針は一気にレッドゾーンへと跳ね上がる。あくまで最高速重視のマシンではあるが、加速性能の面でも十分な実力の持ち主のようだ。背中に押しつけられるシートの感触を楽しみながら、しかしドライバーはアクセルの踏み込みの開度がせいぜい1/3程度であることを知っている。それでいてこの加速、このスピードだ。もしアクセルを目一杯踏み込んだら……。怪物の実力の片鱗が垣間見えたようなような気がした。



光の尾をなびかせてトンネル内を駆けるマシン。苦勞のたまものというラ  
グーンブルーは、闇の中で一段とその魅力を増して輝く。





光り輝く相貌が闇を切り裂いて迫る。フォグランプをマウントしたバンパースポイラーは「ル・マン」という名に違わず非常にレシーな雰囲気だ。

疾走する姿はまさに青い稲妻を思わせる。ちょっとした光の当たり加減によって微妙に表情を変化させるボディカラーがすこぶる美しい。





逞しい力強さと  
繊細な美しさが  
見事な調和を見せる

不敵な面構えは  
実力に裏打ちされた  
自信の現れか——



## モンスターR VS モンスターR

ゲームショウに展示された時点のモンスターRは、ゲーム中に登場するモンスターRをモデルにしている。細部までリアルに再現されている。ゲーム中のモンスターRで圧巻されるのはそのエンジン。レベルアップこそ出来ないものの、単体で約800PSを絞り出す圧倒的なパワーはまさに怪物。





# 一切の贅肉をそぎ落とした究極のマシン

## [EXTERIOR]

どうしても七変化するボディカラーに目を奪われがちだが、もちろん各種スポンサーを始め、そのほかにも見所はたくさん。なお、88ナンバーは改造認可のおりた合法なクルマである証だ。



↑思わず圧倒されてしまう迫力のフロントマスク。スポイラーのセンターには「Racing Lagoon」のロゴが輝く。



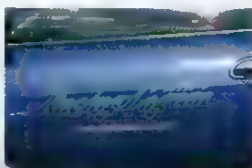
↑各パーツ1つ1つは比較的ハデめなものが多いにも関わらず、トータルで見ると決して下品ではなくセンスよくまとまっているあたりはさすがの一言。



↑ボリューム感あふれるヒップ。リアウインドウには「TEAM BAY LAGOON RACING」の文字が。



↑ロゴが入ったリアウイングはレーシングラagoon SPL。



↑両サイトのドアに描かれた巨大なゲームロゴはアピール度大。



↑圧巻の極太マフラーとステンレス製のプロテクター。

## [INTERIOR]

MOVEの提唱するチューニング理念どおり、居住性を著しく損なうようなカスタムはしていない。ドライバーズシートは、十分なスペースを確保。



↑スバルタンなムードが漂うロックピット。赤と黒の対比が美しい。



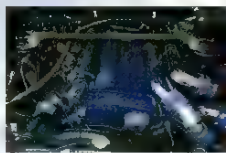
↑320km/hまで刻まれたスピードメーターがその実力を物語る。



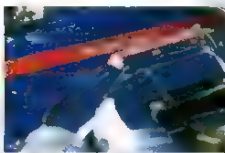
↑スリリと並んだ4連メーター。右から燃圧／油温／水温／排気温度計。

## [ENGINE]

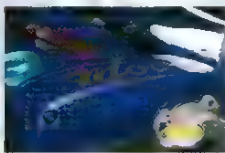
神秘的ヴェールに包まれたエンジンルーム。なお、エンジン自体は、これまでに数回ほど乗替えているとのこと。



↑エンジンルーム全景。すべてのパーツが曇りなく磨かれている。



↑クロムメッキ塗装されたバッドカバーもボディと同様に塗装済み。



↑MOVEの文字を冠するバッドカバーもボディと同様に塗装済み。

## SPEC

### 車両について

型式:E-BCNR33 (Vスペック)  
車体番号:BCNR33005498  
年式:平成7年式  
最高速度:319.94km/h (谷田部にて)  
当時の仕様:GT2540/ハイカム仕様

### ボディーワークについて

バンパー:スポンサー・ル・マン/ボンネット:エアースパーク・レーシングラagoonエディション/サイドステップ:プロトタイプ/リアスポンサー:レーシングラagoon SPL GT/Jアウングダックテール、エアロミラー:ガナドール社製/ホイール:WORK社製/MQVEオリジナルカラー「200MPH-01」/タイヤ:ブリヂストンREア11 (265-35-18)その他:カーボンリアストップランプグリル/バンパープロテクター/ボディカラー:ラagoonブルー (配合等一切社外秘)

### インテリアについて

ロールバー:ワンオフ11点式(アルミ製)/シート:FIA公認赤張替フルバケットシート/ステアリング:ポリシェカップ用momo社製ステアリング/その他:サベルドハーネス(赤)/コンプリートメーターパネル、プロトタイプ/ニスモ社製320km/hフルスケールメーター/HKS社製5連直加メーター/テクトム社製マルチディスプレイモニター/エアコン機

### 装着パーツについて

クラッチ:OS技研社製ツインプレート/エアクリ:K&N社製純正交換タイプ/プラグ:NGK社製レーシングプラグ8番/CPU:PRIDE/足廻り:エナベタル社製/ブレーキ:japロックード4POT/オイルクーラー:HKS社製/その他:オイルキャッチタンク/ブリッツ社製タワーバー



モンスクーR

# 怪物を創りし男

'99ゲームショウ春でのデビューを皮切りに  
クルマ雑誌や新聞などの各種メディアに登場、  
走る広告塔(?)として活躍したモンスターR。  
この、美しさと力強さを兼ね備えた青き怪物は  
東京郊外のあるチューニングショップで産声をあげた。  
制作を担当したMOVEの山田学氏が  
チューニング理念とモンスターRについて熱く語る――

●モンスターR制作担当

**山田 学**  
INTERVIEW

## チューニング全般編

### お客様の立場から チューニングショップに転身

クルマは昔からお好きだったんですか?

そうですね、小さい頃に童夢一零というマシン  
に一目惚れして以来のクルマ好きです。免許も、18  
になってすぐに取りました。ただ、仕事としてチューニ  
ングの世界に入ったのは割と遅めなんですよ。というか、  
ムーブというショップを知らなかったらこの世界に入る  
ことはなかったでしょうね。

――それはどのような理由で?

免許を取ってクルマを買っているいろいじった  
りしてたんですが……チューニングっていうのは終わ  
りがないんですよ。「これでおしまい」っていうのがない。  
で、25過ぎたぐらいのときにその辺を考えて……チュ  
ーニングに疲れ切ってた時期というのがあったんですね。  
そんなときにムーブのチューナー、保坂明人という男  
に出逢って、そのチューニング理念に感じ入ったんです。  
自分の求めていたのはこれだ、と。

理想のショップをようやくみつけた、ということだ  
すね。では、山田さん自身のチューニング理念……チュ  
ーニングをする上で最も大切なことというのは何で  
あるとお考えでしょうか?

まず、ウチがチューニングをやっていく上での  
ポリシーとして「速い・安い・壊れない」というのがあり  
ますね。いわば、ムーブの3大原則。先ほどもお話しし  
たようにチューニングというのはある意味、底なしの世  
界なんです。だから当然、お金もかかる。それがチュ  
ーニングの怖い部分でもあって、最初は楽しくて始め  
たはずが、いつの間にか生活を切りつめてまでクルマ  
にお金をつぎ込んでいる……というような人もたくさ  
んいると思うんですよ。それじゃいけないな、と。それと、







会社アスク(MOVE)統括取締役、芸能マネージャーから  
チューンショップへと転身したという異色の経歴を持つ。  
自身、客である期間が長かったために  
お客さんの気持ちがよくわかるという頼れる兄貴分的存在だ。

## チューニングすることで クルマがマシンに変わっていくんです

チューニングカーというのはレーシングカーではなくて、あくまでナンバー付きのストリートカーなんですよ。だから当然、世の中のルールからはみ出すようなものであってはいけないと思います。

——なるほど。では、ちょっとゲームの話になるんですが…。このゲームの中では例えばターボを8個付けたり、FRがMRになったりといった改造を施すことができるんですけど、そういう部分についてはどう思われますか。

**山田** チューニングというのはやっぱり、夢とかロマンだと思うんですよ。そういう意味でいえば、夢があった方がいいと思いますね。現実世界のチューニングでもそうなのですが、不可能って決め付けたらそこから進めなくなっちゃうんです。自分で考えたチューニングを思ったとおりに実現できるというのは、素晴らしいことだと思います。想像しただけでもワクワクしますね(笑)。——ところで、チューニングというのは実際の作業だけではなくて、いろいろ細かい計算をしたり、考える時間というのも当然あるんですよ。例えばコンピュータを使ったりとか。

**山田** それはもちろんあります。今のチューニングカーというのはコンピュータで動いている部分が大きいので、どんなにメカニックの腕が良くても、どんなにいいパーツを使っても、セッティングが甘いという意味がない。ただの室の持ち腐れになっちゃうんです。だから、最後のセッティングというのがキモだと思いますし、非常に神経を使う部分ですね。もちろん、それまでの工程……パーツの選択とかパーツの取付けかなんかも大事なんですけれども、最終的にそれを活かすも殺すもセッティング次第であると。それと、計算ということ言えば、実際に電卓も叩きます(笑)。さっきもお話したとおり、いかに安く、お客さんの要望にお応えできるかというのも大切です。

素材も大事だけど、味付けも大切だということですね。では、職業としてのメカニックに求められる資質

というか、一流のメカニックに必要なものは何だとお考えですか。

**山田** まず、クルマが好きであるというのが大前提でしょうね。やっぱりこの業界というのは下積みの期間もそれなりに必要ですし、クルマが嫌いだと続けていくのは難しいと思います。それと、大事ななのは「預かっているのはクルマじゃなくて人の命」だという点を常に忘れないことです。例えば、ネジの締め忘れが原因で大変なことになる場合もあるわけですから。

——なるほど、それはもっともですね。では、山田さんご自身が考えるクルマのチューニングの面白さというのは?

**山田** 言葉は悪いですが、一言でいうと麻薬……ですかね。先ほどもお話しましたが、終わりが無い、際限がないということが面白いのかな、と。量産車に自分なりの味付けを施すことによって自分だけのものにしていける……オレ色に染めていく満足感というか(笑)。でもホント、そこだと思うんです。チューニングすることによって「クルマ」が「マシン」に変わっていくんです。で、結果的に仕上がったクルマが万人にとってカッコいいものである必要はないんです。自分の理想どおりに仕上がればそれでいい。

——では、チューニングに対するこだわりが何かあればお聞かせください。

**山田** こだわりといえば、やっぱり最高速の記録ですね。ウチのステッカーに「OVER200MPH」という文字が入ってるんですが、これはムーブのモットーでもあって、200マイル(時速約320キロ)を超えるという意味なんです。で、最高速とは何かといえばやっぱりロマンなんです。オーバー200マイルの世界は、大げさじゃなくて聖域……普通の人々が簡単に到達できる場所ではないという意味で、聖域なんじゃないかと。そこへ行くことによってしか見られないものを、この目で確かめてみたいんです。



一般的にチューンショップという  
と謎めいたイメージが強く、ショ  
ップの方々の作業風景は、そうお  
目にはかかれたいはず。ここでは、  
山田さんのお仕事風景をちょっ  
とだけ紹介しよう。



↑ モンスタ Rをジャ、キア、フって、フ  
ロントタイヤのホイールをチェック中  
使い込んだ軍手が職人風。



↑ モンスタの心臓部を人急に点検  
普段は目に付かないエンジンルーム  
内もピカピカに磨かれている



↑ 同じくボンネットを開けてエンジンル  
ーム内を調整中。厳しい目は、パーツ  
の僅かな異変も見逃さない。



↑ 計器類をチェク中。繊細なパワ  
ンの上に成り立つチューニングカーに  
とっては欠かせない作業だ。

## モンスターR開発秘話編

### モンスターのベースは 日本最速のGT-R

——モンスターR号は、どういった経緯で作られること  
になったんですか。

山田 去年の9月に、スクウェアさんから「ゲームショ  
ウ用のデモカーを作してほしい」というオーダーをいた  
だいたのが最初ですね。ベースになったGT-Rという  
のは、その時点におけるうちのファーストデモカーで、  
谷田部で319.94km/hという公式記録を残しているク  
ルマなんです。これは、アクチュエーター方式というレ  
ギュレーションがあるとすれば、GT-Rの持つ記録とし  
ては最速でしょうね。つまり、モンスターR号は日本最  
速のGT-Rがベースになっているんです。

——クルマの製作にかかわられた方はどのくらいですか。

山田 基本的にはウチのスタッフ総動員ですね。そ  
れと、いろいろな方々のご協力を得てという感じです。  
特に、ボディワークは横浜にあるオートガレージTBKと  
いうショップにお願いしたんですが、こちらでイメージし  
ていたとおり仕上げていただきました。

——今、イメージという言葉が出ましたが、このクルマ  
のイメージというのはどんなものだったんでしょうか。

山田 まず9月に初めてスクウェアさんに行ったときに、  
デモのムービーなんかを見せていただいたんですよ。  
そのときにロゴもらせていただいたんですが、あのロ  
ゴを見た瞬間「これだ!」と。イメージは青でいいかと。  
もう、勝手にそう思いこんでしまったんです。

——そのへんは、スクウェアさん側のほうから「こうし  
てほしい」といった要望というのはなかったんですか?

山田 レーシングラグーンのコンセプトを守るとい  
う点では多少ありましたが、ボディワーク面や性能面  
については実際に走らせることができる車という以外  
はほとんど制約はなかったですね。その反面プレッシャ  
ーも大きかったです。何しろゲームのフラッグシップデ  
モカーとして、いろいろな場所に展示されて大勢の人  
の目に触れる訳です。

——制約がないということで、やろうと思えばいくら  
でもできたと思うのですが、あえてナンバープレートを取  
って自走できるようにしたのは。

山田 やはりチューニングカーというのは、レーシング  
カーでもなければ飾りものでもないストリートカーであ

るというのがウチの理念なので、きちんと公道も走れ  
るナンバー付きのクルマにしたかったんです。ただ展  
示するだけの創作物を作ったわけではない、と。ゲー  
ムショウに展示していただいたときも、ここから自走し  
て幕張メッセまで行きましたしね。

——では各部の解説をお願いしたいのですが。

山田 まず、フロントバンパースポイラー……これはル  
マン/レーシングラグーンエディションという名前なん  
ですが、今回のモンスターR号のために型から起こした  
もので、もう量産体制に入ってます。ネーミングからお  
わりになるかもしれませんが、一昔前にル・マンを走  
っていたボルシェをイメージしました。GT-Rとボルシェ  
というのは遙か昔からのライバル同士なんですが、あ  
えてそのライバルからモチーフをもらってきたんです。  
ボンネットは、うちのエアースパークという量産品なん  
ですが、これもレーシングラグーンエディションとして、  
左右にダクトを追加しています。それと、強調したいの  
はリアウイングですね。いわゆるGTウイングというタイ  
プなんですが、世の中のR33のGT-Rでこれをつけて  
るクルマはまだないはずですよ。というのは、R33はト  
ランクの形状の問題なんかがあって簡単には付かな  
いんです。結局、トランクの穴埋め加工をして取り付  
けたんですが、幸い評判もいいようですので苦労した  
甲斐がありました。

——製作日数というのはどれくらい?

山田 構想期間を除いて約60日といったところですよ。  
意外に短いと思われるかもしれませんが、ご覧のと  
おり手を抜いたところは1カ所ありません。最初から“ベ  
ター”ではなく“ベスト”を目指していたので、考える  
時間がかかり長かったというのがありますしね。

——最も力を入れたのはどの部分でしょうか?

山田 あくまでショウカーということでビジュアル面を  
最優先して作りました。格言っぽく言えば「派手過ぎず、  
地味過ぎず、後ろ指をさされることなく振り返らせる」。  
お、なんかうまいこと言ったな(笑)。でも本当に、これ  
が街を走るチューニングカーの美学だと思うんです。  
派手過ぎちゃカッコ悪いし、地味過ぎちゃ意味がないし、  
後ろ指をさされるようじゃそれはちょっと違うと思うし、



# オーバー200マイルを このマシンで達成したいですね

さりげなく振り返ってもらえるようなクルマ。そういう意味で言うと、僕もチューニングカーに乗ってかれこれ10年になるんですが、この10年の夢を形にしたクルマといっても過言ではないですね。

——その他で苦労した点などありましたら。

**山田** 一番苦労したのはボディカラーですね。とにかく苦労しました。先ほどお話したとおり最初から青にしようというのがあって、それもただの青じゃなくて七変化する青がいいなど。で、イメージは頭の中にあるんですが、実際の調合作業を始めてみたらどうにも思った色が出ない。一口に青といっても水色から紺まで無限にありますからね。下品な青にはしたくなかったし、どこにでもあるようなありふれた青にもしたくなかった。だから、昼の日光の下で調合して、水銀灯の下で調合して、夜の闇の下でも調合して……って感じでとにかくひたすら調合しました。昼は昼の顔、夜は夜の顔を持つ色にしたかったんですよ。最終的に、七変化どころか十二変化くらいするブルーになりました。ちなみに、正式名称はラグーンブルーです。最初は七変化するからカメレオンブルーって言ってたんですけど、それじゃまいちカッコ悪いので(笑)。

——ミーハー的な質問なんですけど…パワー的にはどのくらいあるんでしょうか?

**山田** 先ほどお話ししたように、ベースとなったクルマがウチのフラッグシップデモカーなので、ゲームショウの時でいえば800馬力くらいはあるでしょうね。ただ、ウチは馬力主義じゃないんで、正確に何馬力あるかというのはちょっとわからないですけど。それと、谷田部

で319.94km/hをマークしたということでフルチューンだと思われがちなんですが、実はそうじゃないんです。ちょっとマニアックな話になりますが、腰下はいじってませんし、ピストンやミッション、ファイナルギア比もノーマルなんです。そういった意味でいえば、このモンスターR号はスピード面だけでなくコストパフォーマンス的に見ても“モンスター”級だといえるんじゃないでしょうか(笑)。確かにある程度お金はかかっていますが、それに見合うだけの性能は十分に発揮していると思います。

——すべての面において妥協はされていないというわけですね。では、これは愚問かもしれませんがモンスターR号に値段を付けたら。

**山田** 付けられませんね。ただ1ついえるのは、たとえいくら積まれても手放すことはないだろうと。個人的な思い入れだけでなく、ムーブとしての歴史も背負ってますしね。カッコよく言えば「血と汗と涙に値段は付けられない」と(笑)。まあ、スクウェアさんのショールームに飾っていただけるというのでしたら、また話は別ですけども(笑)。

——では最後になりますが、今後のモンスターR号について何かありましたら。

**山田** モンスターR号はレーシングカーではないので、レースに出る云々というのはありませんが、機会があればもう1回谷田部を走らせたいですね。そして、以前に成し遂げられなかったオーバー200マイル(約320km/h)をこのマシンで達成したい。それができるマシンだと思っています。



## “速い・安い・壊れない”がモットーの チューニングショップMOVE

東京都下日野市 五重の塔でも有名な高幡不動尊にほど近い緑豊かな土地に、モンスターR生誕の地はある。山田さんの所属するMOVEはGT-Rを中心に、主に日産車を手がけるチューニングショップだ。“最高速”という、最もクルマに負担のかかる分野を得意としており、平成9年にはアクチエーター方式のチューンドGT-Rとしては日本最速の記録(319.94km/h)を叩き出している(自社調べ)。

有限会社アスクMOVE tuning factory  
東京都日野市南平4-30-9 TEL/FAX 042-593-7456  
ホームページ: <http://www2.dango.ne.jp/movetf/>







# 「モンスターR」製作担当監修 基礎から学ぶ マシンパーツ講座

監修:山田学(MOVE所属)

## チューニングメーカーの言葉を交えながら ゲーム中に登場する各種パーツを解説

多種多様なパーツ類を自由に組み合わせることができるシステム「マシンコンプリート」。だが、各パーツの役割も知らずに、ただ機械的に組み上げてはいないだろうか。あらかじめチューニングの方向性を自ら計画し、理にかなった究極のマシンコンプリートを追求してほしい。



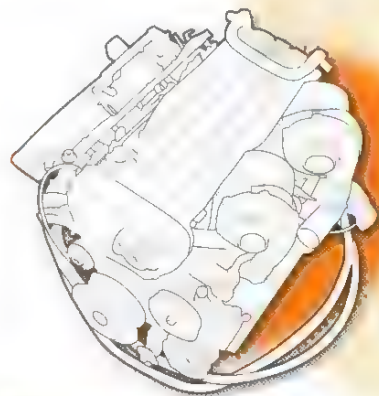
## クルマを形成するメカニズム

クルマはエンジン、シャシー、ボディによって成り立っている。この3つが揃って初めて「走る」「曲がる」「止まる」ことができる。そこで、まずはこの3つの要素の基本的なメカニズムについて説明していこう。もちろん、ここでレクチャーするのは、ホンのさわり

のアウトラインだ。非常に複雑なメカニズムだけに、とても数ページで語り尽くすことはできない。だが、基本的なことさえ頭に入れておけば、後のパーツ説明と併せて改造をより深く楽しむことができるだろう。

## ENGINE [エンジン]

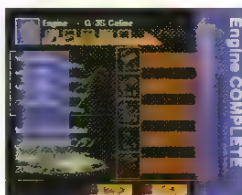
エンジンは、ガソリンと空気の混合ガスをシリンダー内に吸い込んで(吸入)圧縮、圧力が高まったところへ点火、爆発によってパワーを生み出すという仕組みになっている。爆発後はガスの燃えカスを排出して、再び吸入→圧縮・爆発という工程を繰り返すのだ。エンジンのカテゴリーにも色々ある。まず、ピストンの往復運動によって出力するレシプロ形式と、ローターの回転運動によって出力するロータリー形式に大きく分けられる。また、シリンダーの配列によって名称(直列や水平対向、V型など)が変わってくる。さらにレシプロ形式の場合は、吸排気系のバルブやカムの数、配置位置によって、DOHCやSOHC、OHVといった種類に分類されるのだ。



### 村丘オヤジのひとりごと

#### エンジンの性能は馬力とトルクで決まる

エンジンは、馬力がでかけりゃスピードが出るし、トルクがでかけりゃ加速がいいってもんだ。ただ、いくら力があっても、パワーバンドが狭すぎると扱いにくいぞ。広い回転域で馬力もトルクも出てるってのが理想だな。



### 専門家に聞く!

それぞれのメリットとデメリットを知っておくことが重要

DOHCなんかは追従性がよくてフリクションロス(機械損失)が少ないです。ロータリーもロスが少なくて高出力ですが、パワーアップには限度がありますね。



## BODY [ボディ]

クルマのスタイルを決定づけるボディ。セダンやクーペ、ワゴンなど、そのフォルムは多種多様だ。そして、クルマを速く走らせるという意味で忘れてはならないのが、ボディラインに応じて発生する空気抵抗だ。空気抵抗が大きいとスピードの乗りが鈍るばかりでなく、エンジンパワーを無駄に使うことになるため、燃費も悪くなってしまふ。空気の流れをスムーズにし抵抗を減らすには、ボ

ディのフォルムを流線形にできるだけ低くする、というのがセオリーだ。ただしその場合、室内の居住性は悪くなるというデメリットも発生する。そして、下向きのカ＝ダウンフォースも、ボディを語る上での重要なファクターである。この力によってクルマは路面に押し付けられ、操舵性が良くなり、エンジンのパワーも無駄なく伝えることができるのだ。

### 専門家に聞く!

800馬力で3tのクルマよりも  
250馬力で500kgのクルマのほうが高性能

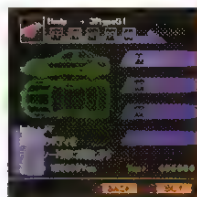
車両重量を最高馬力で割った数をパワー・ウエイト・レシオといい、この数が小さいほどクルマは高性能なんです。だからボディはなるべく軽量化するべきですよ。



### 村丘オヤジのひとりごと

#### ボディを改造してフォルムを変える

仮にシャシーがFFでボディがFR対応じゃ、普通は組み合わせられない。だがな、そんな時は札束抱えてワシの店にスッ飛んでこい。短時間でFF対応にモディファイしてやるから。ついでにボディ形状も変えてやるぞ。



## CHASSIS [シャシー]

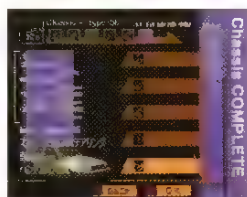
クルマの土台となるシャシーは、大きく分けてパワートレイン（動力伝達装置＝トランスミッション、デファレンシャル、ドライブシャフト、プロペラシャフトなど）と足回り（タイヤ、ホイール、ブレーキ、サスペンションなど）によって構成されている。パワートレインはエンジンの搭載位置と駆動輪に応じて異なり、例えばFFやRRでは、エンジンの下のタイヤを駆動させるので、プロペラシャフトはないのだ。一方、足回りは、舵取りや路面への駆動力の伝達、凹凸による衝撃の吸収など、走行中のクルマをコントロールする役目を担う。また、トレッド（左右のタイヤの中心間の距離）やホイールベース（前輪の中心と後輪の中心の距離）、最低地上高（路面と床下の距離）によって、操縦性や走行安定性は変わってくる。



### 村丘オヤジのひとりごと

#### レベルアップを想定してシャシーを選ぶ

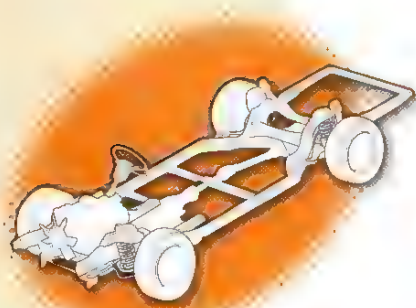
乗り比べればわかるだろうが、駆動方式によってシャシーのクセはかなり違う。レベルアップのことを考えたら、1つのシャシーにこだわるのもありだな。もし、途中で変えるにしても、ボディを対応させればいいんだからさ。



### 専門家に聞く!

コーナリング性能を重視した上で  
各駆動方式の長所を延ばしていく

どの駆動形式も基本的なセッティングはコーナリング重視ですね。あとは重量の配分とか、それぞれの特徴を活かす形でチューンしていけばいいと思いますよ。





## ポテンシャルを高める各種パーツ

いくらクルマの素性が良くても、常にノーマル状態で勝てるほどレースは甘くない。対戦相手はもちろんのこと、レース形態やコースレイアウトに応じて進化していかなければならないのだ。そこで登場となるのが多種多様なパーツ類だ。エンジンなら馬力やトルク、排気量のアップ。シャシーならタイヤのグリップ力やブレーキの制動力の強化。そしてボディならダウンフォースの増加や空気抵抗の減少といった具合に、チューンアップしていくことができるのだ。長所をさらに延ばし、短所を可能な限りなくす方向でパーツをチョイスしていきたい。

### スーパーチャージャー SUPER CHARGER

より空気を送り込む点はターボと同じで、エンジンの回転と直結している分、ターボラグ（アクセルを踏んでからターボ効果が発揮されるまでの時間の遅れ）が生じないのが特徴。ただし、ローターを介するため出力にロスが出てしまう。

#### 専門家に聞く!

スーパーチャージャーはロケットダッシュができるんですよ。ターボは中速からなんですけど、コレは最初から行けますから。

#### 村丘オヤジのひとりこと

ターボラグがないから、低回転でもすぐに効果を発揮する。加速重視にする場合はコレだな。

### ローター ROTOR

レシプロ形式がピストンの上下運動で駆動するのに対し、ロータリー形式はローターの回転運動によって駆動する。ローターが1回転する間にガスが3回爆発するため、大きなパワーを発揮できる。2ローター、3ローターが一般的。

#### 専門家に聞く!

ちょっと変な言い方ですけど、ロータリーエンジンのピストンでしょう。コレは。だから耐久性を重視しないよね。

#### 村丘オヤジのひとりこと

ゲーム内で用意されているローターは低圧縮タイプ。ターボかスーパーチャージャーと組み合わせて使えよ。

### ECU ELECTRONIC CONTROL UNIT

インジェクションからのガソリン噴射の量や時間を、エンジンの状況変化に応じてコントロールする電子パーツ。点火時期やATのシフトタイミングなどをコントロールするタイプもある。無駄な運動をなくすことでパワーが向上。

#### 専門家に聞く!

ECUをいじるのは、リミッターのカットというのが一番大きいですね。あとはガソリンの噴射量を変えちゃうとかね。

#### 村丘オヤジのひとりこと

馬力やトルクを高めても、レブリミットが低いんじゃ無駄なだけ。ECUを使ってリミットを上げるんだな。

### ターボ

TURBO

排気ガスのエネルギーによって空気を吸い込み、大気圧の1.5倍前後まで圧縮、その圧縮した空気を強制的にシリンダー内に押し込むのがターボの役目だ。出力が上がり、馬力やトルクが大幅にアップする。

#### 専門家に聞く!

一言で言えばドーピングです。普通じゃ考えられない量の空気を一気に押し込むという点でね。当然、燃費は悪くなりますけど。

#### 村丘オヤジのひとりこと

圧縮比+1のターボを3個付けても、残念だが+3にはならん。+1のまんまだ。+2を付ければ+2になるがな。

### ピストン

PISTON

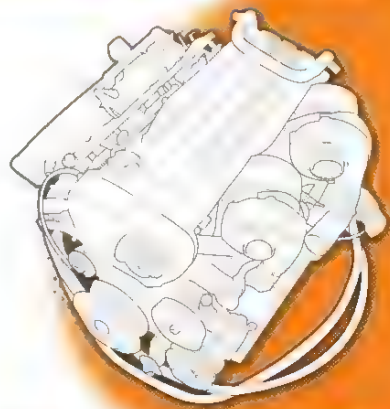
シリンダー内を上下に往復運動し、吸入→圧縮→爆発→排気を行うのがピストン。そこで得られた爆発力は、コンロッドを介してクランクシャフト（出力軸）に伝えられる。ピストンによる圧縮比を高めれば、出力はアップする。

#### 専門家に聞く!

ピストンは耐久性が重要ですね。材質を変えたり鍛造したりしてね。あと、排気量を増やしたらピストンは交換しないと。

#### 村丘オヤジのひとりこと

ターボやスーパーチャージャー、ハイカムと組み合わせて圧縮比を±0にすると、トルクがアップするぞ。



### エアクリーナー

AIR CLEANER

汚れた空気を吸入すると、シリンダーが必要以上に摩耗し、エンジンの寿命を短くしてしまう。また混合ガスの燃焼率も下がるため、パワーダウンにもつながる。その汚れをきれいにするのが、文字どおりエアクリーナーの役目だ。

#### 専門家に聞く!

エアクリーナーは人間で例えるなら肺。空気をたくさん吸い込むってことだね。キノコ型のほうが吸入量が多いです。

#### 村丘オヤジのひとりこと

箱形とキノコ型があるけど、どっちかというとキノコ型のほうが効果は大きいみたいだな。



## マフラー

MUFFLER

エキゾーストパイプから流れてきた排気ガスの圧力を下げ、排気音を小さくするのがマフラー。消音度が大きいと排気抵抗が増え、出力がダウンするため、消音型と高出力型、2種類のマフラーを使い分けるタイプもある。

### 専門家に聞く!

手軽にパワーアップするならマフラーですね。エアクリナーとセットで取り付けるとより効果的になりますよ。



村丘オヤジの  
ひとりごと

加速力向上を謳ったマフラーを装着するとトルクは上がるが、馬力が落ちる場合があるから注意だな。

## ボアアップ

BORE UP

シリンダーの内径(ボア)を大きくし、排気量を増やす。排気量が増えればそれだけ出力が高まり、パワーが上がるわけだ。ちなみに排気量は、ボア×ストローク(ピストンが上下に動く距離)×シリンダー数で決まってくる。

### 専門家に聞く!

排気量を上げれば上げるほどパワーは上がりますが、デメリットも多いですね。例えばエンジンの耐久性が落ちたりね。



村丘オヤジの  
ひとりごと

シリンダー内の排気量が増えた分、ピストンの圧縮比も高めてやれば、よりパワーアップできるぞ。

## ハイリフトカム

HI-LIFT CAM

バルブの開閉によって、シリンダー内に混合ガスが吸入され、シリンダー内で爆発したガスが排気される。このバルブの開閉を作動するのがカムシャフトだ。ハイリフトカム、通称「ハイカム」を使えば、より多くのガスを吸入できる。

### 専門家に聞く!

カムの角度を変えればパワーは上がるんですけど、一概には言えないんですよ。ポートによっても変わりますしね。



村丘オヤジの  
ひとりごと

ハイカム単体でもパワーは上がるが、高圧縮ピストンを併用すれば、さらに大きなパワーアップが図れるぞ。

## ポート

PORT

ポートは、シリンダーヘッドにつながる通路のことで、混合ガスの入口(吸入)と出口(排気)となる。曲がってる部分の角度を変えたり、内部を磨いたりすることでガスの流れがスムーズになり、出力が高まるのだ。

### 専門家に聞く!

ポートの空気が通る面ってザラザラしてるんですけど、そこをきれいに磨いてやると、レスポンスが向上するんです。



村丘オヤジの  
ひとりごと

ポート研磨以外はロータリー専用。ピストンやハイカムが装着できない分、コイツでパワーアップだな。

## エンジン系

このゲームに用意されたエンジン系パーツの種類は、シャシーとボディのほぼ2倍。馬力やトルクの上昇が、チューンアップの重点になっていることの現れだ。実際、足回りや空力をいじっていても、エンジンを強化していなければ話にならないのだ。とはいえ、ターボばかり装着しても無駄なだけ。多種のパーツを組み合わせるこそ、パワーを発揮できるようになるのだ。

## キャブレター

CARBURETOR

ガソリンと空気を混合し、シリンダーへ送り込む気化器のこと。インジェクション(電子制御の燃料噴射装置)のほうがよきめ細かく混合ガスを噴射することができるため、現在、キャブ仕様のエンジンはほとんど使われていない。

### 専門家に聞く!

古典的なチューニングですよ。これもポートと同様、レスポンスの向上がメインですかね。もっとも調整は難しいんですけど。



村丘オヤジの  
ひとりごと

キャブレター仕様のエンジンは数が少ない。もし使うなら、ツインタイプに変えたほうがいいな。

## フライホイール

FLY WHEEL

ピストンの上下運動を回転力に変えるクランクシャフト。そのシャフトの回転をスムーズにするためのパーツがフライホイールだ。小さく軽量のタイプにすると、回転のスムーズさが失われる代わりに加速のレスポンスが向上する。

### 専門家に聞く!

これもレスポンスの向上です。現実ではNAエンジンに有効ですね。ターボでもできますけど、あんまり必要ないかな。



村丘オヤジの  
ひとりごと

フライホイールの効果は数値では表せない。とりあえず装着してみて、気に入ったら使うという感じだな。

## 特殊

SPECIAL

ガソリンタンクに入れることで、ターボラグや加速抵抗モーメントの減少、トルクの微増などの効果が得られるケミカル用品。効果が数値に現れないので、ソケットに余裕があるときに装着する、という程度の考えでいいだろう。

### 専門家に聞く!

この手のモノってレスポンスは上がりますが、その効果の度合いってわかる人にはわかるという程度のレベルですね。



村丘オヤジの  
ひとりごと

深夜のTV通販で出てくるようなヤツだな。飛躍的に性能アップとはいかんが、一度は使ったらどうかな。



## タイヤ

TIRE

クルマと路面の唯一の接点であるタイヤ。トレッド(溝)パターンによってグリップ力やハンドリング性能が異なる。

### 専門家に聞く!

タイヤはグリップやハンドリングも大事ですけど、乗り心地も重要です。あとはゴムのコンパウンド(柔らかさ)とかね。



### 村丘オヤジのひとりごと

コースレイアウトやレース条件、クルマの性能など、その状況に一番マッチしたタイヤを選ぶようにしろよ。

## ホイール

WHEEL

タイヤと車軸をつなげるためのホイール。その材質はスチールを始め、軽量のアルミやマグネシウムなどがある。

### 専門家に聞く!

走りていいたらやっぱり軽いホイールでしょう。コーナリングでは軽いほうが有利だし。あとはデザインの好みですね。



### 村丘オヤジのひとりごと

とにかく軽量のホイールをチョイスしとけば間違いはない。あとは好みで形状パターンとカラーを選べ。

## サスペンション

SUSPENSION

路面からの衝撃を吸収したり、車高を低くできる。ダンパーの減衰力(抵抗力)を硬くすれば、操縦性が増す。

### 専門家に聞く!

サスペンションの硬さで乗り心地はかなり変わってきますね。特にコーナリングではクルマの踏ん張りが続きますから。



### 村丘オヤジのひとりごと

硬かに車高を低くすれば走りやすくなる。ただ、あまり低くしすぎると、荷重移動の効果が少なくなるぞ。

## GPS

GLOBAL POSITIONING SYSTEM

いわゆるカーナビゲーションシステム。コーナーが近付くと矢印が表示、曲がる方向を示してくれる。

### 専門家に聞く!

GPSってあると便利ですね。女の子受けがいいとか(笑)。でも、チューニングカーにテレビなんていうのは御法度ですよ。



### 村丘オヤジのひとりごと

旧型と新型の違いは重量だけ。ナビの性能に関してはどれも一緒だから、できるだけ軽いヤツを付けろよ。

## ブレーキ

BRAKE

クルマの車速を落とす(あるいは止める)ためのブレーキ。ゲーム中では、ディスクかパッドのどちらかを装着できる。

### 専門家に聞く!

いくらタイヤの性能が良くても、ブレーキでスピードを落としてやらないとステアリングが切れないんですよ。

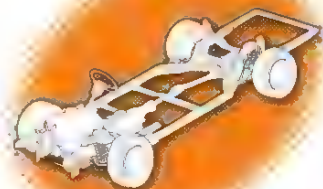


### 村丘オヤジのひとりごと

ディスクは踏んだから止まるまでの制動力に優れ、パッドは踏んだ瞬間の制動力に優れてるぞ。

## シャシー系

シャシー系パーツのほとんどが、コーナリング性能を高めるタイプ。とりあえずはタイヤとサスペンション、ブレーキをいじり、あとは走りのフィーリングに応じてほかのパーツを試していくのがいいだろう。



## ステアリング

STEERING

タイヤの向きを変えてクルマを曲げるのがステアリングの役目。小径なタイプほどクイックに操舵しやすくなる。

### 専門家に聞く!

基本的に小径なタイプはクイックですね。あとは材質。バックスキンと皮じゃ握り心地が全然違うんですよ。



### 村丘オヤジのひとりごと

完全テールスライドのドリフトを多用するようなコースでは、ハンドルの切れをよくしたほうがいいぞ。

## ストラットバー

STRUT BAR

左右のダンパー上部をつなぐようにバーを取り付け、ステアリングの応答性やボディの剛性を高める。

### 専門家に聞く!

これはボディの剛性アップですね。あと、コーナリング性能も良くなります。まあ、あればいいっていう程度かな。



### 村丘オヤジのひとりごと

ストレーでクルマがフラフラしちゃうことはないか。ストラットバーはそれを矯正するパーツなんだな。

## 軽量化

LIGHT WEIGHT

不必要なパーツを取り外したり、穴開け加工や軽い素材への換装などでシャシーを軽量化。運動性を高める。

### 専門家に聞く!

シャシーの軽量化は、現実かというと危険なんでやめたほうがいいです。バラスト付けて増やす分にはいいんですけどね。



### 村丘オヤジのひとりごと

軽量化はスピードや加速力のアップにつながる。ノーマルで重量が重い四駆なんかには必須だな。

## マニュアルトランスミッション

MANUAL TRANSMISSION

シフトレバーでギアを切り替え、エンジンの回転力を変えていく。搭載しているエンジンによってギア数は異なる。

### 専門家に聞く!

MTは好みの回転数で走れるからいいですね。ギア比も変えられる。ゼロヨンではギア比を自分で変える人もいますよ。



### 村丘オヤジのひとりごと

エンジンのポテンシャルを引き出してやるんなら、MTレバーは必須だ。早めに取っつけよ。



## WING

WING

リアのダウンフォースを高めるためのパーツ。フラップ(羽)の角度や枚数によってダウンフォースの量を調整する。

### 専門家に聞く!

ウイングはダウンフォースの向上です。ただ、いくら向上させてもハイスピードで走ってなきや意味ないんですよ。



### 村丘オヤジのひとりごと

ハイスピードコースでは角度が小さいタイプ、テクニカルコースでは角度が大きいタイプを選ぶのが基本。

## AERO KIT

AERO KIT

空気の流れを整えて抵抗を減らし、前後のダウンフォースを高めるパーツ。クルマのスタイリングも変わってくる。

### 専門家に聞く!

一応、空力を高めるパーツなんですけど、どっかかというドレスアップかな。個性の主張でしょうね、こればかりは。



### 村丘オヤジのひとりごと

マフラーとウイングがセットとなるZokkyエアロ。重量は重いし空気抵抗もでかいから、お勧めはできないな。

## UNDER PANEL

UNDER PANEL

底面にフォーミュラマシンのようなフラットなパネルを装着。空気抵抗の減少やダウンフォースの増加につながる。

### 専門家に聞く!

最高速重視ならアンダーパネルですよ。効果としては、クルマの底面に発生する乱気流を防ぐ役割があります。



### 村丘オヤジのひとりごと

ディフューザーっていうのは、パネルの端をアーチ状にして、空気の流れを整える役割も持ってるんだな。

## BONNET&DOOR

BONNET&DOOR

ボンネットやドアは絶好の軽量化の対象。純正の鉄製のものからカーボンやFRP(特殊素材)製などに交換するのだ。

### 専門家に聞く!

レースではカーボン製に交換しますね。やっぱり軽いのが一番ですから。うちのボンネットはドレスアップがメインですけど。



### 村丘オヤジのひとりごと

ぜひ手に入れたいのカーボン製のドアだな。値は張るが、なんたって10kgも軽量化できるんだぜ、おい。

## ボディ系

ボディ系のパーツを装着する上でのテーマは2つ。空力特性の向上と軽量化だ。ともにスピードや加速の伸び、走行安定性に影響してくる。実際に走ってみて、ドライビングスタイルに合ったパーツを選んでいこう。

## シート

SEAT

快適なドライビングポジションを生み出すシート。走りを目指すなら、ホールド性の高いバケットタイプだ。

### 専門家に聞く!

シートはホールド性を重視ですね。コーナーリング中に身体が逃げないようにホールドすれば、狙ったラインを取れますから。



### 村丘オヤジのひとりごと

ゲームでのシートの役割はあくまで軽量化。ほかの軽量化パーツに比べてあまり効果は得られないけどな。

## LIGHT WEIGHT

LIGHT WEIGHT

サイドシートやリアシート、カーオーディオなど、走りにはまったく必要のない内装品を取り外し、軽量化を図る。

### 専門家に聞く!

いくら馬力があっても、重量が重いといひんですよ。だから unnecessaryな内装は外すんです。シャシーの軽量化は危険だけだね。



### 村丘オヤジのひとりごと

ボディを軽量化するのならやっぱりこれだろう。40kgも軽量化すれば、クルマは相当クイックになるぞ。

## BALLAST

BALLAST

車重を増やすための重り。国内のGT選手権では、速いクルマにバラストを積むことでハンドを付けている。

### 専門家に聞く!

駆動形式で重量のバランスが違うから、バラストで調整してやるんです。ドリフトするならフロントを重くしてやるかね。



### 村丘オヤジのひとりごと

重量規定のあるアンオフィシャルレースで、重量の調整用に使うといいだろう。あとはまったく用なしだ。

## BODY COLOR

BODY COLOR

自分の好みのカラーでボディを塗装。原色系やダーク系などの単色のほかに、ツートンカラーも用意されている。

### 専門家に聞く!

ボディカラー……これはもう変な話、生き様でしょう(笑)。自分が自分であるための主張というかね(笑)。



### 村丘オヤジのひとりごと

「Metallic」は、唯一ほかのボディカラーと併用できる。輝くメタリックなボディに仕上げられるぞ。

## STICKER

STICKER

走り屋御用達のステッカー類。ボンネットとドア(オフロード4WDはハッチバックにも)に貼ることできる。

### 専門家に聞く!

自分の好きなメーカーのステッカーはみんな貼ってますよ。あとは、好きなレーサーのマシンのレプリカにしてる人とかね。



### 村丘オヤジのひとりごと

ステッカーは全部で38種類あるが、店で買えるのはたったの4種類。バトルでぶんどるしかないぞ。



# 400km/hへの挑戦

## オーバードライブ400km/h——魅惑に満ちた まだ見ぬ超高速の世界へと挑む

『最高速』という言葉には、人を惹きつける

抗いがたい魅力が潜んでいる。

どこまで速くなれるのか、速さの先には何があるのか——

誰もが抱くそんな思いを実際に形にするべく

超ハイスピードの領域へと足を踏み込む……

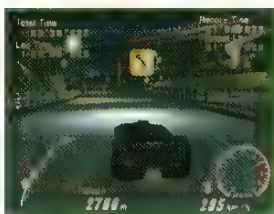
## Prologue

### 用語解説

#### 3rd Keihin

【第3京浜】

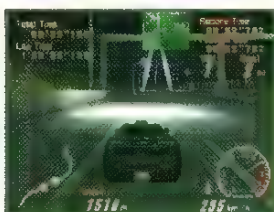
NORTH YOKOHAMAのストリートマップ上に存在するバトルコース。ほぼ直線に近い緩やかなコーナーが連続する。1周4620m。



#### Wangan

【湾岸】

HIGHWAYのストリートマップ上に存在するバトルコース。全コース中、最も長いストレートを持つ、ハイスピードコース。1周3850m。



## ある開発者の一言が 最高速マシン制作の 引き金になった——

「確認している限りでは、400km/hは出るはずですが」  
開発者インタビュー収録後の雑談中に、ある開発者の口から飛び出したそんな一言が、そもそもの始まりだった。400km/h——F1マシンをも遙かに凌駕するスピードのクルマで、虚構世界の話とはいえ、市販車ベースのチューニングカーが公道をぶっ飛ばす……想像しただけでも痛快だ。そんなクルマを自分自身の手で作ってみたい、いや、絶対に作ってみせる——  
こうして、挑戦は始まった。

まずは、膨大な量のパーツリストとにらめっこだ。全パーツのデータをチェックして、明らかに最高速を目指すには不要と思われるものを赤ボールペンで1つ1つ消していく。例えば、重いばかりでに非力なティールエンジンなどは、どう考えても使いようがなし、貴重な



ソケットを消費してしまう各種ボディカラーもこの場合は不要。作業開始から数時間、全パーツの95%ほどを消して真っ赤に染まったリストが完成した。

さて、問題はここからだ。いくらパーツの数を減らしたとはいえ、残ったパーツの組み合わせをすべて試していたら、本の発売は半年先、1年先になってしまうだろう。そこで、これまでにゲームをプレイして得た知識と経験をもとに、最高速を目指す上で必要と思われる要素をピックアップしてみることにした（下記参照）。もちろん、まだ推論の域を出ないものも多く、実際に試してみないと何ともいえない部分はあるが、基本的な方向性としては間違っていないはずだ。それにしても、400km/hというんでもないスピードを本当に出すことができるのだろうか——

### 最高速を記録するために必要だと思われる要素および環境

#### 考察 1

- パワー・トルク・成長レベルに優れたエンジン。軽量ならなおよし。
- 高回転数域で有効なエンジンパーツ。大型ターボ等？
- 成長レベルに優れ、駆動効率のいい4WDシャーシ。重量がネック？
- 舞台とするコースは、直線の多い「3rd Keihin」か「Wangan」。



# Trial & Error

## 熟考を重ねて 作り上げたマシンは 思いがけぬ失敗作

さて、ここからいよいよ具体的なパーツの選考に入ることになる。まずは肝心要のエンジンだが、これはすんなりと決まった。パワー・トルク・成長レベルのすべてが最高ランクのF-5L12で文句なしだろう。パーツ類は、最高速重視ということで、高回転域でのトルクアップに主眼を置いたセクションを行う。

一方、選択に頭を悩ませたのはシャシー。単純にタイヤの回転を効率よく路面に伝えるという点では、やはり4WDタイプが一番だろう。だが、4WDシャシーは総体的に重く、そのぶん加速力は鈍ることになる。結局、多少の迷いを残しながらも、十分な成長レベルを持ち、4WDシャシーの中では最も軽量なtype-WR22を選択する。パーツに関しては、ホイールを変えたりブレーキを強化しても無意味なので、とにかく軽量化を第一に考えてC-Dietを付けまくる。

エンジン、シャシーと来たら最後はボディ選びだが、これがまた難しい。基本的にソケット数が多く、成長レベルが高くて軽いものが望ましいであろうことは想像できるのだが、では成長レベルと重量のどちらを重



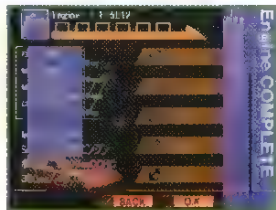
視すべきなのか——。なお、駆動方式についてはショップで自由に変更できるので、ボディ選択の上で障害となることはなかった。熟考の末、最終候補として残った数種の中から、トータルバランスに優れたZeta3000をチョイス。正直なところ、ベストの選択である自信はない。また、パーツに関してはシャシーと同様、軽量化を重視した組み合わせとした。また、CD値の低下を狙ってエアロパーツ類も付けてみるが、効果についてはどの程度あるのかわからない。

いろいろと不安はあるものの、とりあえずマシンは完成。記念すべきファーストランの舞台を、ストレートの長さからWanganに決定し、早速バトルに突入する。抜群のスタートを決めると一瞬で相手を突き放し、優に3キロはあると思われる直線に入る。330……340……350……スピードメーターの針は順調に伸びていき——直線を1/3ほど残してビタリと止まった。数値は356km/h。最初から400km/hを出せるとは思っていなかったが、まさか50km/hも足りないとは——。目の前がにわかに暗くなる。

## F-5L12

[エフ-5エル12]

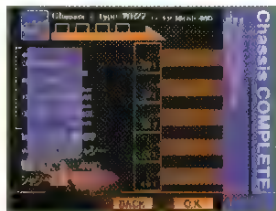
Scuderia12用のエンジン。最大レベル9／最大出力380.1PS／最大トルク48.0kgという驚異的なスペックを誇る。



## type-WR-22

[タイプ-ダブルアール22]

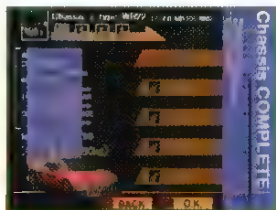
WR-2200用のシャシーパーツを装着するのに十分なソケット数を持ち、4WDタイプでありながら865kgという軽量が魅力だ。



## C-Diet

[シャシー-ダイエット]

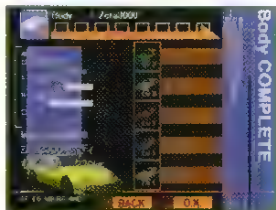
その名のとおり、シャシーの軽量化を図る。-10kgから-50kgの5タイプが存在し、同じものを2つ付けることは不可能。レアアイテム



## Zeta3000

[ゼータ3000]

Zeta3000用のボディ。最大レベル9／最大ソケット数8という高性能なボディだ。ただし、やや重いのが唯一の難点か。



## 最高速トライアルマシンSPEC(1回目)

<b>Engine</b>	F-5L12 (Scuderia12用エンジン)
<b>Engine Parts</b>	Venus&Mars (ツインターボ) Pegasus (シーケンシャルツインターボ) Hi-Tech (超ハイパワーECU) / Hi-Cam-L/-2 (低速型ハイリフトカム) 32-Rocket (超大型ターボ) LoComp/-2 (低圧縮ピストン-2)
<b>Chassis</b>	type-WR22 (WR-2200用シャシー)
<b>Chassis Parts</b>	FinalWeapon (レーシングスリッパ) / Dimension-4 (スーパーローダウンサスペンション) C-Diet/50 (シャシー軽量化50kg) / C-Diet/40 (シャシー軽量化40kg) C-Diet/30 (シャシー軽量化30kg) / C-Diet/20 (シャシー軽量化20kg) C-Diet/10 (シャシー軽量化10kg) / CarbonStrut (カーボン製ストラットバー)
<b>Body</b>	Zeta3000 (Zeta3000用ボディ)
<b>Body Parts</b>	Aero-C (Cカータイプのエアロキット) / CFRP-Bonnet (カーボン製ボンネット) F-Defuser (フロントディフューザー) / G-effect (スーパーディフューザー) B-Diet/40 (内装軽量化40kg) / B-Diet/30 (内装軽量化30kg) B-Diet/20 (内装軽量化20kg) / B-Diet/10 (内装軽量化10kg)
<b>MAX POWER</b>	1283.4ps/6000rpm
<b>COMENT</b>	400km/hどころか350km/hを超えるのがやっと。重すぎたが。
<b>CURBWEIGHT</b>	1272Kg

**MAX SPEED** 356km/h



## type-BD

[タイプ-ブラックドラゴン]

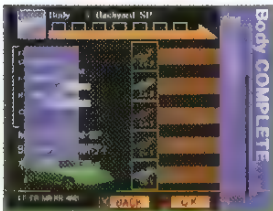
BlackDragon用のシャシー。ややヘビーだが、トータルバランスの良さがそれを補っている。安定性が抜群なのも魅力だ。



## Backyard-SP

[バックヤード-SP]

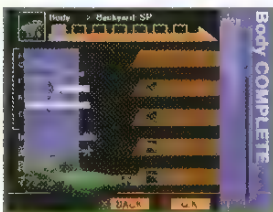
Backyard-SP用のボディ。文中でも触れているとおり、わずか135kgという驚異的な軽さを誇る。また、成長レベルも比較的高い。



## Aero-Diablo

[エアロ-ディアブロ]

エアロパーツでありながら、装着することで重量が28kgも軽くなるという謎のパーツ。また、リアのダウンフォースも飛躍的に低下する。



400km/hの世界へ簡単に踏み込めるとは思っていなかったが、まさか入口すら見えないという状況も想定していなかった。もう1度出直した。とりあえず、今回の結果を踏まえた上で、何がいかなかったのか、何が足りなかったのかを考えてみることにする。そこで、真っ先に思い当たったのが「重すぎたのではないか?」

という点。部分的に軽量化は施しているものの、ボディ本体とシャシー本体そのものがやや重かったことは否めない。また、エンジンのパワー自体もさらにアップさせないことには厳しそうだ。そのほかにもいくつか懸念される部分があったので、問題点がはっきりするように書き出してみた(下記参照)。

### 前回のマシンの反省点と次回へ向けての課題

考察  
2

- とにかく重い。マシン全体のシェイプアップが必要。
- エンジンのパワー不足。さらなる馬力アップが必要。
- エアロパーツの効果は薄い。要見直し。
- 4WDにこだわる必要はない?

上記のポイントを踏まえて、再びパーツの選考を行うことにする。まず、エンジン本体はこのままで問題ないため、一部のパーツを組み替えて、より最高速向きのセッティングを行う。シャシーについては、特に4WDタイプにこだわる必要性を感じなかったため、抜群の安定性を誇るFRのtype-BDに変更し、パーツ自体はそのまま継承した。そして、最も大胆に手を加えたのがボディ回り。高性能だが重いZeta3000をあきらめ、すべてのボディの中で最も軽いBackyard-SPをチョイスした。また、さらなる軽量化を図るべくAero-Diabloを装着。前回のマシンと比較して100kg以上の減量に成功した。

劇的な変化を遂げたマシンを駆って再びWanganへ。適当な相手をつかまえてバトルに入る。無難にスタ

ートを決めてアクセルを踏み込む……と、明らかにスピードのノリが違う。メーターは前回の352km/hを難なく超え、MAX395km/hを記録した。400km/hにはわずかに満たなかったが、手応えは確実につかめた。



### 最高速トライアルマシンSPEC(2回目)

#### Engine Engine Parts

F-5L12 (Scuderia12用エンジン)  
Venus&Mars (ツインターボ 大型×2)  
Double Impact (ツインターボ 中型×2)  
Hi-Tech (超ハイパワーECU) / HiCam-M/-2 (中速型ハイリフトカム)  
32-Rocket (超大型ターボ) / LoComp/-2 (低圧縮ピストン-2)

#### Chassis Chassis Parts

type-BD (BlackDragon用シャシー)  
FinalWeapon (レーシングスリック) / Dimension-4 (スーパーローダウンサスペンション)  
C-Diet/50 (シャシー軽量化50kg) / C-Diet/40 (シャシー軽量化40kg)  
C-Diet/30 (シャシー軽量化30kg) / C-Diet/20 (シャシー軽量化20kg)  
C-Diet/10 (シャシー軽量化10kg)

#### Body Body Parts

Backyard-SP (Backyard-SP用ボディー)  
Aero-Diablo (謎のフルエアロキット) / CFRP-Panel (カーボン製アンダーパネル)  
G-effect (スーパーディフューザー) / B-Diet/40 (内装軽量化40kg)  
B-Diet/30 (内装軽量化30kg) / B-Diet/20 (内装軽量化20kg)  
B-Diet/10 (内装軽量化10kg)

#### MAX POWER COMENT

1304.8ps/6500rpm  
大幅な軽量化が効いて一気に50km/hアップ。400km/hは見えた!?

#### CURBWEIGHT

1150Kg

#### MAX SPEED

395km/h



# Epilogue

## 400km/h OVERの 鍵は意外なところに 落ちていた

400km/hの世界まであと一歩というところまでは何とかたどり着いた。だが、まだ詰めていくべき点はいくつかある。とりあえず、残された課題を明確にするべく、セッティングを変えながら試走を繰り返す。そうやって何度も走っているうちに気付いたのは、400km/hに近付くとステアリング操作が非常に難しくなるということ。緩やかなコーナーであるにも関わらず、曲がりきれずに壁に接触して失速——というケースも何度かあった。もちろん、接触しているようでは最高速など出るはずもない。つまり、さらなる速さを求めるには、マシンコンプリートだけではなく、ドライビングテクニックも必要とされるということなのだ

一方、マシンコンプリートの方も新たな壁に直面していた。細かなチェックをしながら、理想的と思われる組み合わせを試しているにも関わらず、なぜか数値が



伸びないのだ。やはり、400km/hのカベは高いのか  
そんな弱音の虫が囁き始めたとき、昔どこかで読んだクルマ雑誌のインタビュー記事の一節が、まるで天啓のように閃いた。「最高速を極めようとしたら、最終的にはタイヤ1回転あたりでどれだけ進むかという話になってくるんです」タイヤが大きいクルマといえば……Busは重すぎるから論外として……ん、待てよ？ Elephantならいけるかもしれない！

早速、シャシーをtype-ELE2にして再調整し、何十回目かのWanganへ。相手は奇しくもMonster-R。相手にとって不足はない。とにかくステアリング操作に全神経を集中し、未知なる領域を目指す。スピードメーターを見ている余裕などない。そして、最終コーナーに飛び込む瞬間、視界の片隅に入ってきたメーターが示していた数字は——。

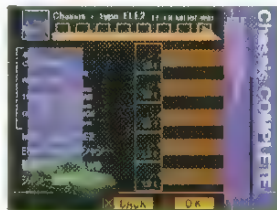
## Elephant [エレファント]

絶大な人気を誇るオフロード4WDカー。街乗りにも十分な高い居住性も人気の秘密か。ゲーム中では等々カ鳥司のマシンとしても登場。



## type-ELE2 [タイプ-エレ2]

Elephant EVO用のシャシー。重量が非常にヘビーな為、最高速向きとは思われていなかったシャシーだが、実際は……



## 最高速トライアルマシンSPEC(ファイナル)

<b>Engine</b>	F-5L12 (Scuderia12用エンジン)
<b>Engine Parts</b>	Venus&Mars (ツインターボ 大型×2) Double Impact (ツインターボ 中型×2) Hi-Tech (超ハイパワーECU) HiCam-M/-2 (中速型ハイリフトカム) 32-Rocket (超大型ターボ) LoComp/-2 (低圧縮ピストン-2)
<b>Chassis</b>	type-ELE2 (Elephant EVO用シャシー)
<b>Chassis Parts</b>	FinalWeapon (レーシングスリック) / Dimension-4 (スーパーローダウンサスペンション) MgMesh (マグネシウムホイール) C-Diet/50 (シャシー軽量化50kg) C-Diet/40 (シャシー軽量化40kg) C-Diet/30 (シャシー軽量化30kg) C-Diet/20 (シャシー軽量化20kg) C-Diet/10 (シャシー軽量化10kg)
<b>Body</b>	Backyard-SP (Backyard-SP用ボディ)
<b>Body Parts</b>	Aero- Diablo (謎のフルエアロキット) / CFRP-Panel (カーボン製アンダーパネル) G-effect (スーパーディフューザー) B-Diet/40 (内装軽量化40kg) B-Diet/30 (内装軽量化30kg) / B-Diet/20 (内装軽量化20kg) B-Diet/10 (内装軽量化10kg)
<b>MAX POWER</b>	1304 8ps/6500rpm
<b>COMENT</b>	直線が長ければさらなる記録の更新も可能なハズ。目標450km/h!?
<b>CURBWEIGHT</b>	1479Kg

瞬間最高時速 428km/h

今ここに、最速マシンが誕生した——





## MACHINE COMPLETE COLLECTION

究極のマシンコンプリート

# なんでもかんでも COLLECTION



## 正当派も異端派もうならせる マシンコンプリートの数々を紹介

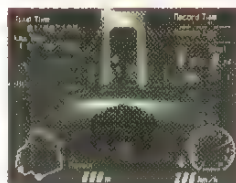
基本的にパーツの組み合わせは自由自在 高性能スポーツカーからお笑い広告車まで、好みのマシンを作れるのが「レーシングラクーン」のマシンコンプリート。そのバリエーションは膨大な数におよぶ。そこで、編集部随一のメカニク(?)も試行錯誤を繰り返しながら、作り上げたコレクションの中から、ちょーと目を引く代表的なマシンを紹介していくぞ

### 正統派 マシン

#### COLLECTION

## 走りの性能を極限まで追求したマシン

マシンコンプリートで一番のポイントとなるのが、各種スペック値。その数値の増減に徹底的にこだわりのパフォーマンスの限界にチャレンジしたのが、ここで紹介する「正当派」マシン10台である。下記では、各車の特徴とドライビングインプレッションを紹介。さらに装着したユニット&パーツをすべて列記しているの、実際に自分で組んでみれば、その性能の高さを実感できるはずだ。



強

## これぞ真正銘のMAX POWER

まずは誰もが考えるであろう、最高の馬力を誇るマシンを作ってみた。その数値はなんと1793.5ps!。スーパーチャージャーを2個搭載していることもあって、全回転域でものすごい加速力を体感できるはずだ。残念なのは、7100Lエンジンのトップギアが4速で、レブリミットが5500回転のため、300km/h手前までしかスピードが出せない点。もし、この改造をベースにマシンコンプリートに取り組むのであれば、ハイパワーのECUを装着してレブリミットを上げるようにしたい(馬力は多少落ちるが)。

**E** 7100L

●Hercules-SCT ●Meteor ●Double Impact  
●Neptune SC ●TwinCarb ●HiCam-M/2  
●LoComp/2 ●BoreUp/400

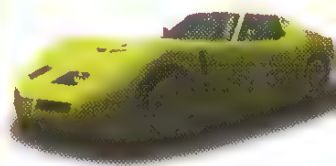
**C** type-BD

●YellowMesh ●RS-Wizard ●GP5000R  
●PRO-STOP ●Route-36 ●CarbonSint

**B** Black Dragon

●Carbon-GT ●BD sticker ●Bucket-RS ●G Effect  
●FRP-Door ●B-Diet/40

**POWER** 1793.5ps/4500rpm **CURB WEIGHT** 1540kg  
**Point!** 低圧縮ピストンで圧縮比を下げれば一気にパワーアップ。



強

## フルチューンロータリーで打倒レシプロ

熱狂的なファンが多いロータリーエンジン。チューニングのバリエーションではレシプロエンジンに劣るが、高出力を発揮できる点ではまったくヒケを取らない。そこで、上記の大馬力レシプロに対抗すべく、大馬力ロータリーマシンを作ってみた(シャシーもボディもロータリー車のCOSMICを使用)。正直言うと、馬力の数値を高める改造のため、性能的にはお勸めできない(下の回転が少々弱く、298km/hでリミッターが効いてしまう)ただ、エンジンの音はぜひとも聞いてもらいたい。ロータリー特有の心地よい重低音だ。

**E** B20-TT

●Double Impact ●Pegasus ●Meteor  
●Venus&Mars ●Sash ●EXT-B5  
●Lo Rotor/-1 ●Per-Port

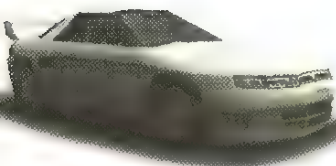
**C** type-COS

●FinalWeapon ●Dimens on 4 ●Type-RS  
●Lancet ●C-Diet/50 ●C-Diet/40 ●C-Diet/30  
●C-Diet/20

**B** COSMIC

●Carbon-GT ●EX Wing C ●G Effect ●White  
●B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20  
●B-Diet/10

**POWER** 1121.9ps/5500rpm **CURB WEIGHT** 1489kg  
**Point!** ロータリーの改造では、ポートをいじるのが必須だ。





速

## 400km/hオーバーの最速マシン

究極のマシンコンプリートで一体、何km/hまで出すことができるのか……その疑問を解決するために作られたのが、このマシン。湾岸線を舞台にチャレンジしてみると、なんと428km/hという信じられないようなスピードを記録したのだ! しかもゴールした時にメーターがまだ振り切っていなかったもので、もう少し長いコースがあれば、あと数十km/hは上乗せできるだろう。ところで400km/hも出ると、さすがにステアリングが重い。普通なら難なくクリアできる高速コーナーで外に膨らみ、壁にぶつかりそうになるのだ。

E F-5L12

●Venus&Mars ●Hi Tech ●LoComp/-2  
●Friction 0 ●Double Impact ●32-Rocket

C type-ELE2

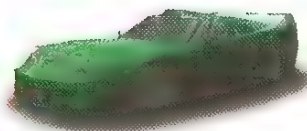
●FinalWeapon ●MgMesh ●Dimension-4  
●C Diet/50 ●C Diet/40 ●C Diet/30 ●C Diet/20  
●C Diet/10

B Backyard-SP

●CFRP-Panel ●G-Effect ●Aero-Diablo  
●B Diet/40 ●B Diet/30 ●B Diet/20 ●B Diet/10

POWER 1084.6ps/6500rpm CURB WEIGHT 1479kg

Point! コースが短いので、Friction-0を使って回転効率を高める。



力

## オーバー1000馬力のノンターボだが…

馬力を上げるにはターボが必須。逆にターボなしでどのくらいまで上げられるのだろうか。そこで、NAエンジンをターボ以外のパーツでフルチューンしてみた。その結果、ギリギリ1000馬力をオーバー。ターボがないことを考えると、この数値ははっきり言って異常だ。だが、肝心の乗り味はまったくいけない。パワーバンドが4500回転あたりから始まるため、低速域がまるでスカスカな感じなのだ。しかも加加速力も足りない。はっきり言ってこれは失敗作と言わざるを得ない。数値だけでは性能は語れないという実例だ。

E 7100L

●Simple-Tech ●Mid-Boost ●AirImpact  
●BoreUp/400 ●HiComp/2 ●Hi Cam-/2  
●TwinCarb ●PortPolish

C type-BD

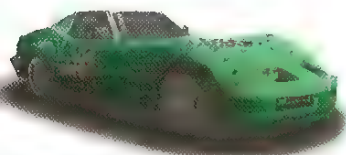
●TriWhite2 ●GP5000R ●SpeedTech-PRO  
●Mad Sport ●AlmStrut ●C-Diet/50

B Black Dragon

●CFRP Bonnet ●Mint Green ●G Effect  
●B Diet/40 ●Br fish ●Carbon-OLD

POWER 1023.0ps/5000rpm CURB WEIGHT 1393kg

Point! 高圧ピストン+ハイカムの組み合わせで馬力は大幅UP。



速

## スポーツカーは速くなければ意味がない!

走り屋のゲームらしく、登場車種のほとんどがスポーツカーである。では、単純に一番速いのはどれか。同車種のエンジン、シャシー、ボディの組み合わせ(ほかの車種のユニットは混ぜない)で試したところ、やはりエンジン性能がものを言ったか、最速スポーツカーの栄冠はScuderia 12に輝いた。まあ、エンジンだけではなく、低く精悍なボディはいかにも速そうである。そのScuderia 12をチューニングした結果、ギリギリで400km/hに達した。なお、個人的にカラーリングはレッド以外許さない(わかる人にはわかる?)。

E F-5L12

●Venus&Mars ●Hercules-SCT ●Hi Tech  
●LoComp/-2 ●32-Rocket ●Friction-0

C type-F12

●FinalWeapon ●Dimension 4 ●C Diet/40  
●C Diet/30 ●C Diet/20 ●C Diet/10

B Scuderia 12

●Wing-A ●Carbon-OLD ●B Diet/40  
●B Diet/30 ●B Diet/20 ●B Diet/10  
●CFRP Door

POWER 1067.7ps/6500rpm CURB WEIGHT 1347kg

Point! ステアリングの利きが悪いので、ダウンフォースを稼ぐ。



軽

## クルマは軽いほどいいんだけど…

基本的に車重が重いと、それだけ無駄なパワーを使うことになってしまう。パワーがあっても重さか軽いのが理想的なクルマだ。そこで、このマシンコンプリートは徹底的に軽量化にこだわってみた。はじき出された数値はなんと385kg……トルクではなく、車重が。実際に走らせてみると、スタート時の加速が抜群にいいのだ。しかし、馬力が63.5psではどうにもならない。ノーマルのWagon660より多少速いくらいで、とてもストリートバトルで使える代物ではない。ゼロヨンなら勝てる確率は多少高いが。

E KA6-T

●FW-PRO

C type-EURO

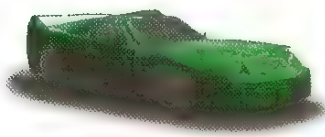
●Independence ●C-Diet/50 ●C Diet/40  
●C Diet/30 ●C Diet/20 ●C Diet/10

B Backyard-SP

●Aero Diablo ●CFRP-Door ●CFRP Bonnet  
●B Diet/40 ●B Diet/30 ●B Diet/20  
●B Diet/10

POWER 63.5ps/6500rpm CURB WEIGHT 385kg

Point! Dietを始め、軽量化パーツはすべて装着するのだ。





金

## 売却すれば一気に大金持ち

ちょっと息抜きということで、今まで紹介した内容とはまったく趣向を変えてみよう。このマシンコンプリートは、いかに売却価格をはね上げるか、をテーマにしている。で、右に列記したユニット&パーツをすべて売ると、12605000YENという大金が舞い込んでくるのだ。さすがはLimousine、さすがはDiabloパーツといったところか。また、走る上ではまったく意味のないMoney-Bagも、このコンプリートでは必須アイテムである。ただし、このクルマでバトルに挑もうなんて考えは、今すぐ捨てること。

E V8-Diablo

C D-VIP

B Limousine

●Aero-Diablo ●Money-Bag(7kg)  
●Money-Bag(9kg) ●Money-Bag(15kg)  
●B-Diel/40 ●B-Diel/30 ●Color-Diablo

POWER 449.4ps/7000rpm CURB WEIGHT 1608kg  
Point! 高価なパーツだけに、LastNightまで進めないと揃わない!



珍

## あまり手に入らない貴重品でクルマを作成

高性能のユニット&パーツは、より強力なマシンに勝たないとゲットできない。しかもそのマシンがレアカーだったりすると、1度も目にすることなくエンディングを迎えることもあるのだ。そんなユニット&パーツで構成したのが、右記のマシンである。基本的には、ストリートマップ上のレアカーと、イベントバトルで入手できるものを集めてみた。性能は水準以上で、ストレートも速く、コーナリング性能も高い。なお、まったく同じクルマを作るとなると、手間と時間が非常にかかることは言うまでもない。

E 7100L

●Friction 0 ●TwinCarb ●Hi-Tech ●Buffalo  
●Iron Man ●Meteor ●Neptune-SC

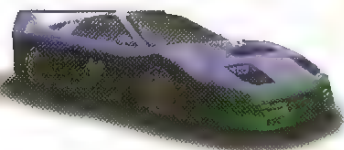
C type-BD

●Jackknife ●Alm-Strut ●C-Diel/50 ●GPS-Mini  
●TigerFoot

B Scuderial12

●Aero-Diablo ●G-Effect ●KY-Door ●Coffin  
●F-Defuser ●BD Sticker ●Bahamut

POWER 708.5ps/4500rpm CURB WEIGHT 1553kg  
Point! Jackknife(沢木専用バッド)は3rdNightのムラオカで入手。



空

## エアロダイナミクスを追求したマシン

スポーツカーのボディは、空気抵抗のことを考えて、流線形のフォルムが多い。抵抗が大きいと余計にパワーを必要とするだけでなく、スピードの上昇も悪くなるからだ。そこで、最も空気抵抗=Cd値が小さいマシンコンプリートを実行。その結果、右記の組み合わせで0.29という結果が出た。とはいえ、この数値が果たしていいのか悪いのかを判断するのは難しい。実際に走らせてみても、加速性能が良くなったという実感はない、というのが正直な印象だ。ただし、流れるようなボディラインの美しさは格別である。

E V30G

●Double Impact ●Venus&Mars ●Hercules-SCT  
●Hi-Tech

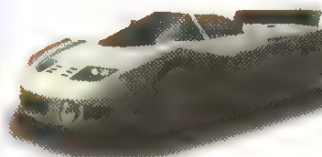
C type-Zeta

●FinalWeapon ●MgMesh ●Dimension-4  
●PRO-STOP ●Lariat

B Zeta3000

●Carbon-C ●F-Defuser ●G-Effect ●Silver  
●EX Wing-A ●B-Diel/40

POWER 471.2ps/6500rpm CURB WEIGHT 1578kg  
Point! 加速を高めるためにも、軽量のエアロパーツを選びたい。



速

## 今日から君もDriverの一員!?

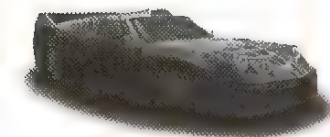
シナリオの内容的には「正当派」ではないが、速さの追求ということで、Diablo仕様のユニット(ボディは除く)&パーツのみの最速マシンを作ってみた。実際に入手できるモノが少ないので、組み合わせのバリエーションはたいしたことはないが、一応、右記のマシンは380km/hまで叩き出せる。V30G-Diabloエンジンは11thNightのDarkness GP後のイベントバトルでDiablo-Zeta3000(藤沢?)から入手し、D-F12シャシーはLastNightのマリンタワーでのイベントバトルでトゥルースのマシンから入手するのだ。

E V30G-Diablo

C D-F12

B Backyard-SP ●Aero-Diablo ●Color-Diablo

POWER 612.3ps/7500rpm CURB WEIGHT 1152kg  
Point! 性能には関係ないが、どうせならカラーリングもDiabloで。



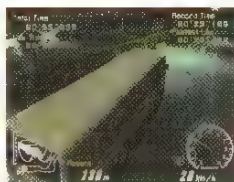


# 異端派 マシン

COLLECTION

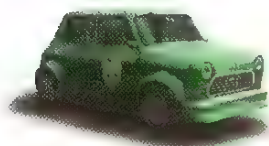
## 絶対に勝てない(!?)マシンコンプリート

バトルに勝つことだけがマシンコンプリートの目的じゃない! ……かなり強引な出だしで始まった「異端派」マシンの紹介。最初に言うておくと、ここにあげたマシンコンプリートでバトルに挑んだら、間違いなく負ける。何しろ「異端派」のテーマは、「誰もやらないようなことをやる」「笑いをとる」「馬鹿馬鹿しさを追求する」だからだ。速さを追求する人は、これを読んで笑ってやってください。



弱

## 別な意味でエンジンにはつらいマシン



「正当派」の最初を飾ったのが、究極のハイパワーマシンだった。そこで「異端派」も同じ路線で攻めてみる。ズバリ、究極の超強力なマシン、馬力はたったの23.1psだ。一応、最高速は135km/h出るが、ハイスピードマシンに慣れていると、エンジンが壊れてしまったんじゃないかと思うほど遅く感じる。ミッションは一応5速だが、上のギアに入れたところで加速せず、シフトチェンジの作業はけっこう虚しい。さらに、パーツに組み入れたカーナビ。こんなもの、装備されていてもスピードが遅いからまったくの用なし。無駄の極みである。

**E** KA6

●Detune-10 ●DOSUKOI ●LoComp/-2

**C** type-MGT

●BlueMesh ●NAVI-90 ●KY Sus ●Ecology

**B** Micro-GT

●Carbon-OLD ●KJMA ●MiniGreen

**POWER** 23.16ps/4500rpm **CURB WEIGHT** 766kg

**Point!** 普段は決して使うことのないDetuneが大いに役立つ。

遅

## バスとしては適正スピード?

非力と来たら、次はもちろん遅いマシンの登場だ。まず、エンジンのチューニングは上記と同じにし、シャシーをバスに換装。さらにボディもバスにして、パラストとマネーバッグを積めるだけ積むのだ。そうしてできあがったバスの最高速度は75km/h。パワーウエイトレシオに至っては287.5kg/psなんていう、とんでもない数値となるのだ。そして、実際に走らせてみると、1km/h加速するのに1~2秒かかってしまう鈍足ぶりを発揮する。実車のATのクリーピング(アクセルを踏んでなくてもゆっくり進む現象)でもここまで遅くはないぞ。

**E** KA6

●Detune-10 ●DOSUKOI ●LoComp/-2

**C** type-BUS

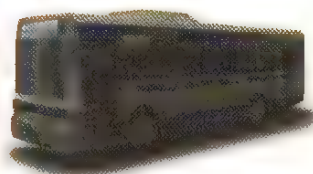
●Ecology ●KY Sus ●NAVI 90 ●AlmStrut

**B** BUS

●Weight/500 ●Weight/400 ●Weight/300  
●Weight/200 ●Weight/100 ●MoneyBag(9kg)  
●MoneyBag(15kg)

**POWER** 23.1ps/4500rpm **CURB WEIGHT** 6666kg

**Point!** パラストを5個積めば、車重が1.5tも増えるのだ。



重

## こんなに重くてホントに走るのか?

メリットがまったくない改造シリーズ第3弾。テーマは、車重をどこまで重くできるかだ。バス車両は高速バス。ディーゼルトーボとバス専用シャシー&ボディの組み合わせで、車重は5800kgに達する。ここにツインターボやスーパーチャージャー、Zokkyエアロといった重いパーツを装着し、最後にパラストとマネーバッグを積み、7558kgなんていう数値になるのだ。馬力がある分、スピードはそこそこ上がるものの、コーナーリングは大の苦手。巨体を活かして相手をブロックしても、勝利は一向に近付かないのだ。

**E** 7000TD

●Hercules-SCT ●Neptune-SC ●Titan-SC  
●Achilles SC ●32 Rocket ●Venus&Mars  
●Double Impact

**C** type-BUS

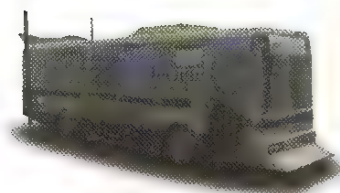
●NAVI 90 ●StrutBar

**B** BUS

●Weight/500 ●Weight/400 ●Weight/300  
●Weight/200 ●Weight/100 ●Aero Zokky  
●MoneyBag(9kg) ●MoneyBag(15kg)

**POWER** 295.5ps/4500rpm **CURB WEIGHT** 7558kg

**Point!** 24kgもあるZokkyエアロは、重量化に必須のパーツだ。





安

## お金が余っていても買わないマシン

「正当派」マシンコンプリートの中に、高額で売却できるマシンがあったが、ここでは、最も安く購入できるマシンを紹介しよう。はつきり言ってこれは簡単。パーツは一切買わずに、性能の劣るユニットを3種類チェイスすればいいだけだ。そんな情けない理由で選ばれたのが右記のマシンで、総額は1000000YENボックス。この金額なら、もっと性能のいいユニットを1個を買ったほうがまし。まあ、どう考えてもこんなしょぼいマシンをわざわざ買う人はいないだろう。そもそも、スタートでバトルできるレベルに達していないのだから。

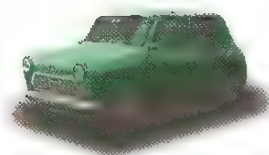
**E** KA6

**C** type-660

**B** Micro-GT

POWER 56.6ps/7000rpm CURB WEIGHT 775kg

POINT! 全身から安っぽさを漂わせるマシン。当然性能も低い。



族

## 相手を萎縮させるZokkyマシン

このコンプリートはスペックじゃなく、見た目の派手さで主張する。そう、Zokky仕様のマシンである。まず、エンジンはR26のツインターボにさらにターボをガンガン装着。シャシーには当然、トラックタイヤと「YOROSHIKU」サスペンションを付ける。で、赤紫のZokkyエアロ仕様ボディを取り付けて完成。あとはなめこじるステッカーでも貼っておこう。派手さでは群を抜いているはず。ただし、肝心の走りのほうは……非常に扱いにくい。加速は鈍いし、コーナーでは曲がらないのだ。

**E** R26-TT34

●G ga f re ●F re ●Kam kaze ●Buffalo  
●ron man ●Chameleon ●Tugh Guy

**C** type-MK-V

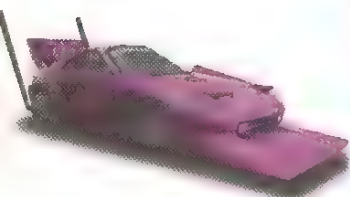
●Drag-Power ●Tarantula ●YOROSHIKU  
●ronCrow ●Lariat ●Strutbar

**B** SW-2000

●Aero Zokky ●Coffin ●Red V oilet ●NAMEKO

POWER 364.2ps/7500rpm CURB WEIGHT 1489kg

POINT! 族車仕様にステッカーは欠かせない。派手なヤツでいこう。



命

## 石川兄が夢見るトラックってこんな感じ?

こちらまで走りには適しているとは言えないマシンコンプリート、イメージは「トラック野郎」である。改造の基本的な方向性は、ベースをトラックにする以外、上記の族車とほとんど同じ。大型ターボやスーパーチャージャーでパワーを上げ、車高を低くし、原色のカラーリングでまとめよう。また、ステッカーは、石川兄が将来自分のトラックに貼りたいと言っていた「硬派」をチョイス。こうして完成したZokkyエアロのトラック——その派手さは、ノーマルの族車以上だ。もちろん、最初に言ったように、走りの性能は期待しないように。

**E** 3200-D

●Pegasus ●Meteor ●Achilles SC ●Neptune SC  
●Hercules SCT ●MachSpeed

**C** type-TRK

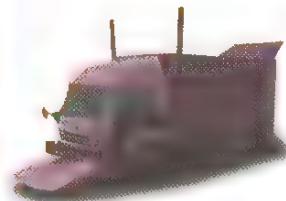
●Granado ●J F O Red ●YOROSHIKU  
●GPS NAVI ●Hi gway Pad ●CarbonStrut

**B** TRUCK

●Aero Zokky ●Shocking Pink ●KOUHA  
●Weight/500 ●Weight/400 ●Weight/300

POWER 184.6ps/3500rpm CURB WEIGHT 3839kg

POINT! 車体を大きくするため、必ずトラック専用シャシーを使う。



## 味のあるパーツ“Zokky”

走り屋が主役のゲームから族車仕様のパーツ Zokky エアロが存在するのはさほど不思議ではない。ただ、最速を目指すならどう考えても必要のないパーツもある。面白い。それなのに、なぜZokky? そんな疑問を開発者の方にふつけてみた。「一部のイザの方が使いたくないんじゃないかな」と思ってたんですよ。実際僕は使ってたかったし……鋭い。子供の頃、族車系のプラモデルを何十台も作った筆者など、まさに「一部のユーザー」そのものである。ましてやこのゲームでは、小さい頃の憧れだったスーパーカー。さえも族車仕様にできるのだ。こんなこと、現実世界では絶対ムリ……まあ、スーパーカーが買える金なんてどこにもないのだが。そんなわけで、実際にいろいろなZokky仕様のマシンを作ってみたら、これがまた楽しいの何の。特にSouthernなんかもう、芸術的としかいいいようなカッコ良さ(そつかなあ)。ていうかヤバいよコレ。これから、カッコいいZokkyマシンを追求しながら生きていきたいと思います。







# *The YOKOHAMA*





# 創造主達の熱き魂

レーシングラグーン 開発者インタビュー



レースゲームとRPGとのカップリングにより

ハイスピードドライビングRPGという

新たなジャンルを生み出した「Racing Lagoon」。

自分たちの作りたいゲームを作ったという

開発者たちが一同に会し、熱き想いを語る。

## 今

回はプロデューサーという立場だったんですが、全体的にチームをバックアップするのがおもな仕事でした。最初に、佐々木のほうから「こういうチームでクルマのゲームを作りたい」という話があったときに、まずメンバーを確認して、これならいいゲームになるだろうという感触を得たんです。だから、僕の方からはあまり口を出さないようにしようと。結果的に、それがいい方向にいったんじゃないですかね。ただ、バックアップとはいっても、倒れたからといって助け起こすんじゃなくて「立て、コラ」と笑)。そういうやり方でしたけど。

“ハイスピードドライビングRPG”という名称のとおり、このゲームはあくまでジャンルのにはロールプレイングゲームです。それだけに、レースゲームの部分とロールプレイングゲームの部分をどうやって融合するか、というところには神経を使いました。例えばバトルにしても、どうすれば不自然じゃなくなるかいろいろと考えましたよ。モンスターと戦う代わりにレースしているといってしまうばそれまでなんですが、単純にそういう形にはしたくなかったんです。そうした苦心の末に出来たのが「GET REWARDS」というシステムなのですが、全体の世界観にもマッチしてますし、システムのにも面白いものになったんじゃないでしょうか。また、ゲーム全体の中でレース部分とドラマ部分とのバランスについては、何度も調整して最終的に現在の形になったんですが、なかなかうまくいってところに落ち着いたんじゃないかと思います。

それと、このゲームの世界観やコンセプトというのは、独特なものではありますが、かといってスクウェア的ではないかというそうじゃないんです。というのは、作り手の人間が自分たちの作りたいものを、いい意味で“突き抜けて”作ったという部分……例えばマシンコンプリートにしても、際限なくやりたいようにやれるわけじゃないですか。スタイルはどうあれ、太い芯が1本どんと通っているというところは、非常にスクウェアらしいと思うんですよ。

このゲームで個人的にかっこいいなと思っているのは、レース後のリプレイにモノローグがかぶっていくところです。「ああいうのはこれまでになかった」と思いますし、レースとドラマの融合という意味でもうまくはまってるんじゃないかと。ただ、場合によってはあまりかっこよくない時もありますけどね。車の操作に失



# 作り手が込めた思いを どう受け止めるかはプレイヤーの自由

敗れたりするとすごいスカしたセリフのモノローグなのに、リプレイシーンでクルマはスピンしてるとか(笑)。その意味で言えば今回、僕も恥ずかしい目にあってますゲーム中に、赤崎のクルマをタクシーと間違える酔っぱらいが出てきますよね。実はあれ、僕なんですって(笑)。体験版のほうでも一応、ラストのボス的な存在として主演していて、これはなかなかかっこいい……かどうかはわかりませんがまあ重要な役どころだったんですが、本編ではなぜか酔っぱらいになってた。何か、陰謀の匂いを感じますね(笑)。

このゲームを通じて訴えたいことというのは、意外かもしれませんが、特にこれといってないんです。というか、プレイした人によってそれぞれの受け止め方があると思うんですよ。だから、こちらからあまり押しつけるようなことはしたくないんです。キャラクターをとっても、赤崎派もいるだろうし、山田派もいるかもしれない。もちろん作り手たちはそれぞれの思いを込めてゲームを作っている訳ですが、それをどう受け止めるかはプレイヤー1人1人の自由だと思うんですよ。

## 河津秋敏

Akitoshi Kawazu

Producer

プロデューサー

～開発者のみなさんへ4つの質問！～

- |             |                  |
|-------------|------------------|
| ① 現在乗っている車  | メルセデス=ベンツC280    |
| ② 将来乗りたい車   | ジャガー-Eタイプ        |
| ③ 好きなキャラクター | 山田健三             |
| ④ ③の理由      | 場違いなところがたまらない(?) |

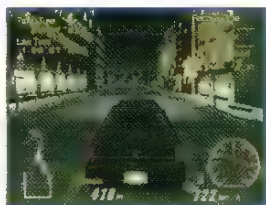


遊撃戦

Limousine

## “SaGa”仕様の黒塗りVIPカー

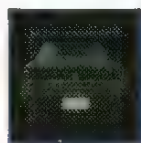
迫力満点の黒塗りLimousine。300近い馬力を誇るが、低回転域に難があり、ホイールベースも長いので、がつかつ走るといふより、豪快にクルージングしたい人向き。ゼロヨンタイヤを装着しているため、ダッシュは抜群。なお、サガシリーズのプロデューサーでもある河津氏、さすがに「SaGa Sticker」は押さえている。



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

**E** LH24

●HiCam-H/-2 ●HiComp/2 ●TwinCarb

**C** type-VIP

●DragPower ●YellowMesh2 ●Grand Canyon

**B** Limousine

●Black ●A-Window ●SAGA Sticker

POWER 293.3ps/5500rpm

CURB WEIGHT 1577kg



# THE YOKOHAMA ガイド

デートスポットから観光に至るまで華やかに暮らす街、横浜。ハマ道を走るなら、走り屋たちが集うスポット＝影の名所もおさえておきたい。ここでは開発者たちが創りあげた架空都市横浜の、名所の数々を紹介しよう。

台、スポットに、いるマージンについて

見、美しい景色や建物など、カッコイイもの、お宝の宝庫

遊、公園やイベント会場など、大勢でも楽しく遊べるスポット

泊、観光客の利用も多い横浜、でも、特に人気のホテルやスポット

店、ショッピングや食事などができる人気のスポット

車、クルマが走るとは、何となく、でも、楽しくなるスポット

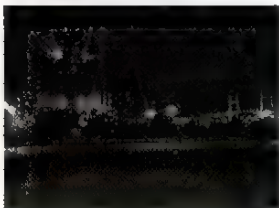
？、病院や銀行、その他、走り屋の生活に影響するスポット

## 南横浜エリア

メジャーなスポットのほとんどが、この南横浜に集中している。とりわけ、マリンタワーの周辺から山下公園にかけては、それこそ1日では回りきれないほどのボリュームがあるのだ。また、埠頭まで足を伸ばしたいのであれば、クルマを使ったほうがベター。隅々まで周遊することができるのでお勧めだ。

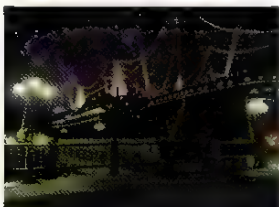
## BAY LAGOON (WHARF)

South YOKOHAMA南部に位置する、小さな埠頭。BLRのメンバーは、常にここを拠点にして集合する。



## HIRAWAMARU INN

かつて、北米定期航路として活躍した豪華客船。BLRが集うバーキングの西にあるため、恰好の目印となる。



ディレクターとしての僕の仕事はまず、ゲームの基本コンセプトと世界観の設定から始まりました。当初は「ハイスピードライヴィングRPG」といったものではなくて、ドライヴィング型RPGという名前だったんですけど。要はレースゲームとRPGの融合という基本システムだけ決めて、鳥山や藤田に仕事を回してたんです。マシンコンプリートに関しては当時、『バハムートラグーン2』を作りたいと思ってまして、ドラゴンの成長システムの延長上として考えてたんですよ。ただ、もっとすごいものを作りたいという欲求が強くて色々悩んだり、当時は眠れない夜を過ごしてたんです。

そんな時にはよく車で、夜の横浜を1人で流しながら自分は何をしたいのかを考えてましてね。そんなある日、桜木町のガードの横で1台の軽自動車にぶつちぎられたんですよ。こっちはMR2に乗っていたにも関わらずね。で、あれはなんだったんだろうと。真っ暗でしたし、得体の知れないクルマに遭遇したことで、

なんか海の深くまで潜って深海魚に遭遇した気分になりました。で、その時に「自分が探し求めていたものはこれだ」と思ったんです。普段なら、僕が山下公園に行こうとどこに行こうが、現実には何もドラマは起こらない。それでも1人でそれらの場所に行くのは、きっと何かが起きることを期待してるんじゃないかなと。そういう人は結構多いと思うんですよね。普通はドラマなんか起こらないんです。でも、もし起こったら面白いだろうな、と。モンスター級の軽自動車と遭遇しただけで、あんなにゾクゾクしちゃうんだから、そこにもっと面白いドラマがあったら。

そのためには、まずは虚構の世界を構築する必要がある。それで、横浜の街にベイラグーンという架空都市を作ったんです。バブルがはじけたせいでベイラグーンタワーの建築が中止し、今は廃墟と化しているという設定を作れば、そこに謎の存在をほのめかすことができるんじゃないかと。でも、単なる走り屋にすぎない主人公はそんなこと知る由もない。ところが走り

# 狭い枠にとらわれず「何でもあり」クルマの楽しみ方はいっぱいあります

を突き詰めてくうちに、今まで見えなかったものがいろいろと見えてくる……そんなドラマを表現したかったんです。山下埠頭に行ったら走り屋の男の子たちが待っていた。というくらいじゃゲームとしては地味ですがね。

駆動方式が変えられる点に関しては、MR2に乗ってたときに「FRだったらいいのになあ」という思いがあったんで、作ったんです。MR車って低速コーナーではクイックなんですけど、リアを少しでも滑らしちゃうと、僕のような素人にはとても手に負えなくなっちゃう。もし、リーズナブルなスターレットやシビックがFRだったら一生愛しちゃうでしょうね。だから、現実には無理だけど、せめてゲームの中だけでも実現したいというのがあったんです。チューニングに関しても、何でもありですね。狭い枠にとらわれないで、本当はみんなやってみたいんじゃないかなあってことは、何でもできるようにしようというのが大きなコンセプトなんです。効果があるかなんかろうが実際に試してみても、それで失敗したら他の方法を模索する……。そんな現実世界のチューニングに似たようなことができるような。ターボを8コ乗せられちゃう、とかね。レースゲームって大抵速いか遅いか、

勝つか負けるかだけでしょ。でも、そうじゃないクルマの楽しみ方ってもっといっぱいあると思うんですよ。とにかく、クルマを運転する楽しさを表現したかったし、チューニングにしても、誰もやらないようなチューニングができるようにしたかったんです。

実は僕、交通事故で親戚を2人亡くしてるんですよ。だから、単にカッコイイというだけで無闇にスピードを出して、人に迷惑をかけるようなことはしてほしくない。このゲームは走り屋たちの物語ですけど、スピードを出すことを完全に肯定してるわけじゃないんです。バトル中に事故って死んじゃったりとか、ね。……要はそうやって走ることは常にリスクを背負ってるんだというメッセージも込められてるわけです。「無謀運転はダメだよ」というのは、報道関連のテレビ番組とか、大人が読むような新聞、雑誌でしか訴えられてないでしょ。実際にスピードに興味がある若い人たちの目の届くところにはないんですよ。だから、こういう形でメッセージを入れれば、きっと届くんじゃないかなと思ってるんです。たとえばお母さんがお腹を痛めて産んでくれて、お父さんが一生懸命食費を稼いでくれている……自分1人で生きてるわけじゃない……。そのことをよく考え





## 佐々木等

Hitoshi Sawaki

Director

ゲームデザイナー/イラストレーター

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

- ① 現在乗っている車 チェイサーツアラーS
- ② 将来乗りたい車 スカイラインGT-R
- ③ 好きなキャラクター 藤沢一輝
- ④ ③の理由 精神的に弱い部分が自分に似ているから

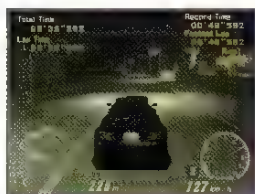
て生きていってほしい。それを前提に1つのことに熱中して生きていってほしいって思うんですよ。若い頃に「なあなあ」で生きてくと、年を取ったときに必ず後悔する時が来る。でも、壁にぶつかりながら、がむしゃ

らに前向きに生きてくと、人に優しくなれる。ゲーム中の藤沢のようにね。それに、不器用でも一生懸命だったら、自分にとってプラスになることも、いろいろ見えてくるはずですよ、きっと。

## 変身車見 Cancer

### パワー重視で MAX300km/h以上

Lv8のScuderia12用エンジンにハイカム+高圧縮ピストンを組み合わせ、さらに高回転重視マフラー、超ハイパワーECUを装着したCancer。最高速は優に300km/hを超える。



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

**E** F-5L12

●Hi-Tech ●HiCam-H/-2 ●HiCamp/2  
●FW-PRO ●AirImpact ●EXT-95

**C** type-HS

●Scud ●FlyingYellow ●TigerFoot

**B** Cancer

●Black ●Metallic ●Wing-B  
●Carbon-OLD

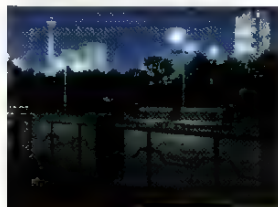
POWER 734.1ps/6500rpm

CURB WEIGHT 1463kg

## YAMASITA PARK

★★★★★

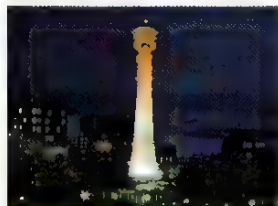
大勢の恋人たちで賑わう、横浜を代表する公園の1つ。硬派な走り屋は、あまり足を運びたがらないスポットだ。



## MARINE TOWER

★★★★★

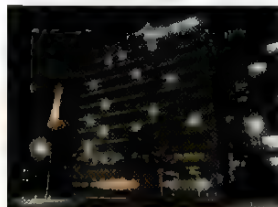
山下公園の近くにそびえる灯台。地上にある灯台としては世界で最も高く、横浜を代表するランドマークでもある。



## SIRIUS HOTEL

★★★★★

マリンタワーの並びに建つ、高級シティホテル。市街の中央付近にあるため、シーズン中は観光客で賑わいをみせる。



## GS MILAGE

★★★★★

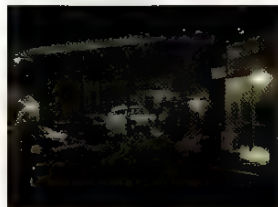
マリンタワーの向かいにあるガソリンスタンド。BLRの難馬がバイトをしており、ゲームのセーブができる。



## BODY SHOP MURAOKA

★★★★★

CROSSGRAVE STREETの板金屋。職人肌の親父が経営する小さな店だが、その腕前は走り屋の間でも定評がある。

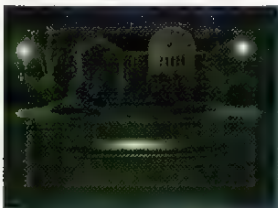




## HARBORVIEW PARK

風景撮影スポット

小高い丘の上にある、見晴らしのいい公園。その名のとおり、この公園からは横浜の港を一望することができる。



## GAIKOKUJIN GRAVEYARD

風景撮影スポット

横浜に移り住んだ外国の人々を埋葬してある墓地。異国情緒溢れる外観は庭園のようで、散歩することも可能だ。



## HONMOKU WHARF

風景撮影スポット

貨物などが整然と並び、広大な埠頭。夜になるとNIGHT RACERS本牧が集い、レースを行っている。



## JOHNNY'S MOTOMACHI

風景撮影スポット

横浜スタジアムの近くにあるファミリーレストラン。走り疲れた走り屋たちの憩いの場として賑わっている。



## YOKOHAMA STADIUM

風景撮影スポット

横浜唯一のプロ野球チームの本拠地。試合のある日は大混雑が起きるため、明るいうちは走り屋たちは避けて通る。



## 鳥山求

Motomu Toriyama

Scenario

シナリオ/企画

### ～開発者のみなさんへ4つの質問!～

- |             |                          |
|-------------|--------------------------|
| ① 現在乗っている車  | ススキムニー・シエラ               |
| ② 将来乗りたい車   | リムジン                     |
| ③ 好きなキャラクター | 赤崎翔                      |
| ④ ③の理由      | 表面上は寡黙だが、内面は饒舌というギャップが魅力 |

といけない。だから、プレイヤーがワンシーンをやり、それを笑ってしまうのであれば、僕としては本望、してやったりです。つまり、プレイヤーが演じる部分の比重が大きくなる——これが僕の志すRPGなんですよ。

今回、自分として誇れる点は、ストリートマップを走るクルマがそれぞれ意志を持っているところですね。あの小さなクルマにはきちんと人が乗ってて、それぞれが理想や悩みを抱えて生きてるんだということをイメージしていただけると嬉しいですね。ちなみに、マップ上には通行人もいるんですよ。山下ストリートあたりをよく見ると小さな点みみたいなのがいるんですけど、あれは拡大すれば人の形をしてるんです。

バトルがレースなんで楽しいゲームになるだろうな、というのはあったんですけど、最後までずっとレースで戦わなければならない点を解消するのが苦労しました。いつまでも勝ち負けのみでは引張れませんか。そういう意味では、ラストの展開の部分は気に入ってます。エンディングまで難しいところが何カ所ありますが、諦めずにぜひともクリアしてほしいですね。

このドラマの登場キャラクターって、みんな“熱血”ですよ。これは「走り」に自分の大切なものを賭けてるから熱くならざるを得ないからなんです。今回は走り屋の物語ということで、その世界に詳しい人にいろいろと聞いたんですが、実際にクルマが大好きな人達って、僕から見ればやっぱり熱いんです。クルマに給料をすべてつぎ込んでしまうくらいに、ね。

独特のセリフ回しに関しては、最初からスカした口調というのを狙ってたんです。例えばレースのリプレイでスカしたセリフが流れてるのに、クルマはガードレールに激突——これはこれで笑えるでしょ。逆にカッコいいリプレイにしたいなら、コーナリングを決めない

## 「走り」に大切なものを賭けてるから彼らは熱いんです



愛車群見



## Elephant

### オーバー1000馬力の パワフル4WD

1000馬力を超えるエンジンパワーと、シャシー、ボディの徹底した軽量化によって、PWR1.4という超高性能なElephant。走行中はくまさんステッカーが目に入ってくる。



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

### E R26B-TT32

- Venus&Mars ●Pegasus ●Neptune-SC
- Titan-SC ●Hi-Tech ●LoComp/-1
- HiCam-M/-2 ●Double Impact

### C type-SS3

- FinalWeapon ●SpeedTech-Pro ●PRO-STOP
- Mad Sports ●C-Diet/40 ●C-Diet/30
- C-Diet/20

### B Elephant

- Brown Sugar ●KUMA ●Carbon-GT
- B-Diet/40 ●B-Diet/30 ●B-Diet/20
- EX-Wing-A

POWER 1033.2ps/5500rpm

CURB WEIGHT 1458kg



## 最初の何カ月かはスピンばかりしちゃって、 まっすぐ走らなかったんですよ

**基**本システムをメインに、マシンコンプリー  
トやゲットリフーズなどのプログラミング  
を担当しました。あとはレースパートですね。  
クルマの挙動に関してはすべて計算してるんですけど、  
最初の何カ月かはスピンばかりしちゃって、まっすぐ走  
らなかったんですよ。例えば、軽自動車とバスでは車  
重がまったく違いますから、走り自体も大幅に変わっ  
てしまう。だから車重に応じて、タイヤのグリップ力を  
調整する作業に非常に時間がかかりましたね。

最終的には、摩擦抵抗やコーナリングフォース、荷  
重移動など、クルマのさまざまな動きの要素をうまくシ  
ミュレートできたんですけど、実は、そのあたりはそれほど  
詳しくなかったんです。だから、その手の本を読んだり、  
詳しい人から話を聞いたりして勉強しましたよ。お陰で、  
クルマに対する認識がすごく変わりました。実際にプ  
ログラミングしてみて、「クルマってこんなに精密にで  
きているんだ」と思い知らされたんですよ。パラメータ  
をちょっとでもいじると、クルマの動きがおかしくなるん  
です。ゲームでこれですからね。実際はとても精密に  
作られているんだろうなあと実感しました

### 岩崎哲史

Tetsuji Iwasaki

Main Programmer

プログラム

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

- ① 現在乗っている車 現在のところなし
- ② 将来乗りたい車 ロータス・ヨーロッパ
- ③好きなキャラクター 石川兄弟
- ④ ③の理由 開発初期からいたので自然に愛着が

大変だったのは、クルマだけでも何千とある莫大な  
データの管理ですね。とにかく、ユニットとパーツの組  
み合わせがすごい数だから、その1つ1つの辻褄を合  
わせていかなきゃいけないんですよ。このパーツを組  
み合わせた時はこうしよう、ああしようと言ってる、思  
いがけない例外が出てきたり。あと、カラーリングにし  
ても、特定の車種ではきちんとトーンにならなかったり。  
人間が作るものですから間違いが出てくるのは仕方  
ないんですけど、膨大なデータの中から間違いを発  
見するのは、ホントしんどかったですね

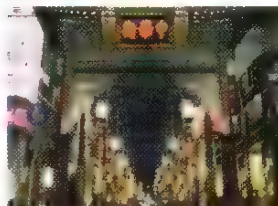
ユーザーのみなさんには、とにかくクルマのバリエ  
ーションを片っ端から見してほしいですね。苦勞して作  
ってるんで、1台でも多く見てほしいです。



### CHINA TOWN

●●●●●●●●

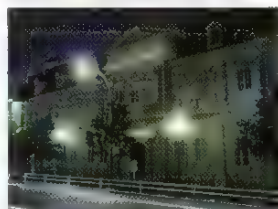
エキゾチックな雰囲気漂う、世界最大  
のチャイナタウン。女性のためのチーム、  
元町Queen'sのテリトリー。



### WAKABA BANK

●●●●●●●●

SOUTH YOKOHAMA にある外貨資  
本消費者金融。夜中に活動する走り屋  
御用達の、24時間営業の銀行だ



### TUNESHOP SPENCER

●●●●●●●●

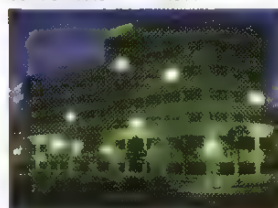
NEO-BAY AREAで営業しているチュ  
ーンショップ。チューンしたマシンは、  
外の特設コースでテスト走行できる。



### INTERNATIONAL HOSPITAL

●●●●●●●●

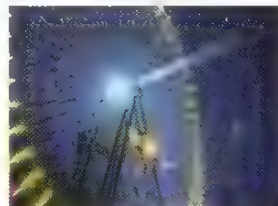
市内最大規模を誇る国際病院。夜間の  
救急治療設備も整っているため、信  
頼度の高い病院としても有名。



### COSMIC BIGWHEEL

●●●●●●●●

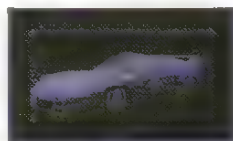
国内でも最大級の大観覧車。夜になると、  
観覧車全体がライトアップされ、巨大な  
時計としての役割も果たす。



## Backyard-SP

### ダッシュ力抜群の 超軽量マシン

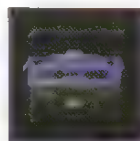
純正のBackyard-SPをとことんチ  
ューニング。総重量が646kgと超軽  
量のため、加速力は抜群だ。ブルー  
&ブラックに塗り分けられたDiablo  
エアロ仕様のボディが目を引く



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

**E** CB32

- Twins ●Double Impact ●Venus&Mars
- 32-Rocket ●LoComp/ 2 ●Hunaudieres
- FW PRO ●Friction 0

**C** type-EURO

- GP500R ●C Diet/50 ●C Diet/40
- C diet/30 ●TrnYellow2 ●PRO STOP

**B** Backyard-SP

- Aero Diablo ●B-Diet/40 ●B-Diet/30
- BLR Sticker ●Blue & Black ●CFRP-Panel
- G Effect

POWER 924.3ps/7500rpm

CURB WEIGHT 646kg



## REDRENGA WAREHOUSE

WAREHOUSE STREETにある、紅レンガ造りの占拠した倉庫。人通りが少なく、夜はカップルのクルマが多い。



## ANCIENT BAY

ANCIENT STREETの南端にある汚れた日港。現在は使用していないため、どのチームも立ち入ろうとはしない。



## 藤田 司

Tsukasa Fujita

Game Designer

### ～開発者のみなさんへ4つの質問!～

- ① 現在乗っている車 スバル・インプレッサ
- ② 将来乗りたい車 スカイラインRS (R30)
- ③ 好きなキャラクター 織田真字
- ④ ③の理由 背格好や雰囲気、自分に似ているので

このゲームの1番の売りは、駆動形式によってボディ形状が変わる点だと思うんですけど…初めて聞いたときは正直驚きましたね。普通、軽自動車にバスのエンジンを乗っけたら、エンジンが乗ってない方は絶対に浮いちゃうんですよ(笑)。そのあたりをどうクリアするかが悩みの種でした

レースのパートに関しては、コースのレイアウトに気を使いましたね。僕は意見や要望を出させてもらったんですけど、ベースは横浜の街ですから、見た目を崩してしまうことは避けようと。もちろん、実際の街中の直角コーナーは200km/hで曲がれる設計にはなってませんから、内側の角をちょっと落としてみたりとか、外側をちょっと広げてみたりとか……現実の世界とゲームの世界のバランス取りには苦労しました。

ユーザーの皆さんには、ユニットとパーツをいろいろ組み合わせさせて走りを楽しんでほしいですね。「組み合わせが多すぎて困るんじゃないか」という意見もあったんですが、逆を言えば、なんでもできるところが面白い部分だと思います。個人的には、走りを楽しんでたらいつの間にかクリアしてた、というのが理想ですね。

## 今

回の作品ではユニットとパーツの設計と、レース全般の基本設計と監修を担当しました。実は僕、クルマ屋の出身で、エンジンの耐久テストなんかをやったんですよ。だから、そのあたりの経験や知識を踏まえつつ、ゲーム的な味付けをしていきました。例えば、このゲームではターボを8個も付けられますけど、実際は3つも付けただけは無駄なんです(笑)。でも、一般の方には「ターボを付けると速くなる」というイメージがあるでしょうし、8個も並べば気持ちいいだろうなあ、というのもありましたからね。ただ、実際に付けてもらえればわかるんですが、それがベストではありません。一応、クルマの基本メカニズムは現実がベースになりますから

## 苦労したのは現実世界とゲームの世界のバランス取り



登場車種



WR-2000

### タイトコーナーはお手のもの

足回りに重点を置いたWR-2000。コーナリング性能が高く、ドリフトコントロールしやすいのが特徴だ。フラットトルク型のエンジンなので、低・中速コース向きと言える。



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

E E22J

●Hi-Tech ●ARROW JET

C type-WR

●Patrol ●AirPentagon ●SpeedTech-R  
●PRO STOP ●C-Diel/20

B WR-2000

●EX Wing B

POWER 316.9ps/6000rpm

CURB WEIGHT 1250kg



## ドライバーはみんな走り屋という設定で バトルをできる街が“YOKOHAMA”

クルマのボディのチーフデザイナーとして、モデリングやテクスチャの作成、駆動方式によって変わるフォルムのデザインなどを担当しました。このゲームの1番の特徴は、やっぱりフォルムが変わる点だと思うんですけど、最初はMRやRRらしさというのをどうやって表現するか迷ったんです。で、実車を参考に、MRならリアを多少長く、RRならリアを斜めに切り落とせば“らしく”なるかな、というような感じで進めました。ただ、このやり方だけでデザインしていくと全部同じになっちゃうし、車種によってはカッコ悪くなっちゃう。だから、スタッフのみんなのセンスをデザインの中に活かしていったんです。

その作業自体は、実車のデザインに近いんじゃないかと思います。カッコよさをキープしたまま、ボディのラインを調整しつつ、フロントエンジン車であればフロントにエアインダクトを持っていく……といった感じで辻褄合わせは大変でしたね。ちなみに、FFとFRではボンネットの長さが違ってるんですよ。FFはエンジンが横置き、FRは縦置きですからね。といっても、ゲー

ムではボンネットの中なんて見えないんですけど(笑)。

実際、街中っていろんなクルマが走ってるじゃないですか。スポーツカーばかりじゃないですよ。だから、バスやトラックを走らせて生活感を出したんです。ただ、バスやトラックにパッシングしても何も起きないじゃ、飾りになっちゃう。それで、この街のドライバーは走り屋という設定にして、バトルもできるようにしたんですよ。どんなクルマに乗ってようがみんなバトルが好きで、必ず受けて立つというスタンスですね。

見てもらいたいのは、ボディのエフェクト処理ですね。昼間なら日光が反射してるし、夜なら他車のヘッドライトが当たったり。それと、Diablo仕様のクルマはぜひ見てほしいですね。



### 細川順一郎 Junichiro Hosokawa Car Graphics Designer カーグラフィックデザイナー

～開発者のみなさんへ4つの質問!～

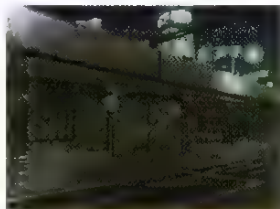
- ① 現在乗っている車 RX-7 (FD)
- ② 将来乗りたい車 ポルシェGT3
- ③ 好きなキャラクター 青山素子
- ④ ③の理由 突拍子もなく登場して、風のように去っていくところ

### 北横浜エリア

南横浜と違って、閑静なイメージがあるエリア。人通りも南横浜に比べると少ないので、落ち着いたドライブ、観光が楽しめるだろう。桜木町アートウォールを鑑賞したあと、ランドマークタワーで一休み、という大人の雰囲気を味わいたい人にはおすすめのコースだ。ショッピングエリアも豊富にある。

### SAKURAGI ZEROYON

桜木町駅前にあるウォールストリート。その壁には、芸術とも言える無数のウォールアートが描かれている。



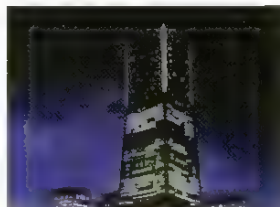
### CARSHOP MILION

North YOKOHAMA唯一のカーショップ。交差点の角という立地条件も加わり、走り屋たちの客足は途絶えない。



### LANDMARK TOWER

地上70階、高さ296mからなる、みなとみらい地区の中核施設。肌に関わらないため、走り屋はあまり来ない。



### QUEEN'S AQUAS

ショッピングモール・ホテル・レストランなどが集まった複合施設。土日は渋滞になるため、走り屋は近寄らない。



## HighwayStar

### あらゆるコースに 適した仕上がり

まさにレーシングカーのGT仕様 HighwayStar。ユニットがL1のため装着パーツは少ないが、高いスペック値を誇る。高次元でバランスのとれたセッティングは、さすが。



SIDE VIEW

**E** F-5L12



FRONT VIEW

●Venus&Mars ●Hi-Tech



REAR VIEW

**C** type-HS

●GP5000R ●PentaWhite ●RS Shinobi

**B** HighwayStar

●Wing-D 5 ●White ●Carbon-GT

POWER 583.1ps/6000rpm

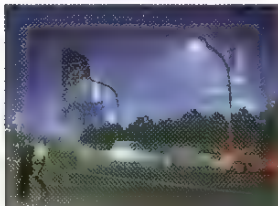
CURB WEIGHT 1410kg



## NANPA CHICANE

★★★★★

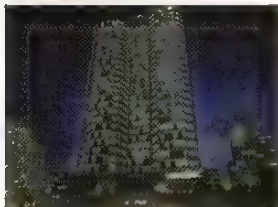
NorthYOKOHAMA南部にある超テクニカルコーナー。日夜、華やかなドラックでナンパをする走り屋が集まる。



## WON-TEC BUILDING

★★★★★

小さな町工場から発展したパーツメーカー。横浜GPのスポンサーなど、大規模な事業展開を行っている。



## NONAME PARK

★★★★★

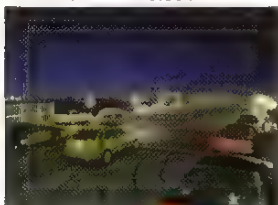
ROUTE1の最果て、埋め立て地エリアにある公園。走り疲れたドライバーが休憩するスポットになっている。



## TAKASHIMA WHARF

★★★★★

TAKASHIMA STREETの南端にある、広大な埠頭。長い直線を利用して高島VRがチキンレースを行う。



## 3rd KEIHIN TOLLGATE

★★★★★

箱根方面へ行くための通過料金所。交通渋滞緩和の対策として集中工事を行っているため、序盤は通過できない。



## 松枝 賀子

Floriko Matsueda

Music Composer

音楽

### ～開発者のみなさんへ4つの質問!～

- ① 現在乗っている車 現在のところなし
- ② 将来乗りたい車 助手席派なので何でも
- ③ 好きなキャラクター 沢木誠
- ④ ⑤の理由 一本気なところが好き

ば「ラグーン的な感じ」とか(笑)。レースゲームというとは普通はスピード感や躍動感なんかがメインになると思うんですけど、このゲームの場合はベースにストーリーがありますからね。で、最初はちょっと小ジャレたダンス系で進めてたんですけど、作ってるうちにイメージが広がってって、結果的にいろいろなジャンルの曲が集まりました。もちろん、狙って作った部分もあるんですけどね。あえて統一性を持たせないで、各シーンに合わせた音作りをした、というところなんです。例えばストリートマップでは、実際にクルマを運転してるときに心地よく耳に入るBGMのような曲にする、というような

自分では、「正常の精神状態を保てるギリギリのライン」というイメージを表現できたんじゃかなと思います。心地よく走るためというよりも、これを聞きながら走ったら危ないだろうな、というのをあえて狙って作った曲もありますし(笑)。場面ごとのユーザーの気持ちを、音楽のほうでも合わせていこうというか。まあ、ユーザーのみなさんには、各自のイメージで受け取っていただければいいかな、と思います。あ、それとサントラCDが発売されているので、ぜひとも聞いて下さいね。

今回は曲を書くだけでなく、自分に足りない部分を補っていきたくていたので、アレンジャーさんをお願いしたり、マニピュレーターという音の波形を扱う専門家に頼んだりといった、プロデュース的な部分まで担当しました。他にも、CDレベルのクオリティの音を再現するためのアレンジャーさんや演奏者の方、レコーディングエンジニアの方の助力も得ています。

曲を作る上ではまずシナリオを読んで、何が必要なのか、どういう雰囲気を出したいのかを企画の方と話し合いました。ゲームが独特な世界観を持っているので、どういう方向性を持っていこうかな、と。ただ、要望っていうのがすごく大雑把だったんですよ。例え

あえて曲調に統一性を持たせず  
各シーンに合わせた音作りをしたんです



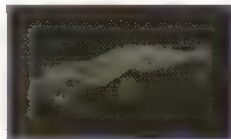
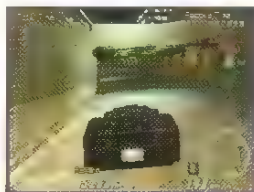
Scuderia 12



Scuderia 12

### 闇に溶けこむ ブラックマシン

Diabloエアロ仕様のブラックボディが不気味さを醸し出すScuderia 12。素材を楽しむ為か、パーツが付けられないエンジンだが走行性能は高い。



SIDE VIEW



FRONT VIEW



REAR VIEW

**E** V30G-Diablo

**C** type-SW2

- GP5000 ●PRO-STOP ●Mac Sports
- CarbonStrut ●C-Diet/50 ●C-Diet/40
- C-Diet/30

**B** Scuderia 12

- Aero Diablo ●Black ●B-Diet/40
- B-Diet/30 ●B-Diet/20

POWER 612.3ps/7500rpm

CURB WEIGHT 1088kg



Another Side of Racing Lagoon

# acing Lagoonに 秘められた謎に迫る

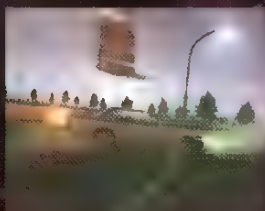
熱き走り屋たちとの度重なるバトルを制し、すでにエンディングを迎えた人たちも多いだろう、それでもいくつかの疑問が残っているはず。このコーナーでは、物語に秘められたいくつかの謎について迫ってみよう。

## 沢木コーナーには 事故を起こさせる 魔物がいるのか?

沢木と藤沢が事故ったベイラagoonショートコース「Sawaki's Corner」——通称「SAWAKI'S CORNER」。ここには走り屋を惑わせる魔物が何かでも潜んでいるのか? 答えはNo。事故を起こした理由はもちろん単純なのだ。実は彼らは事故を起こした時、すでにDiabloを服用していたのである。Diabloは脳内に駆けめぐる危険回避信号(俗に言う恐怖心)を伝達させない薬品。多少減速が必要なコーナーでも恐怖心がないから、アクセルペダル踏み込んで突っ込んでしまうのである。実際に40km/h以上のマシンでこのコーナーを走ってみればわかるが、減速しないうえにガードレールに衝突してしまう。つまり、2人が同じコーナーで事故を起こしたのは、偶然でもなんでもない。正気と狂気が重なり合った場所だったからなのだ。



↑赤崎との前哨戦でガードレールに衝突する沢木のSIL-140。



↑藤沢もまた、赤崎とのタイムバトル中にクラッシュする。

## 藤沢 一輝の

## 真の姿とは?



↑沢木の事故で意気消沈する仲間を、いつもの力強い言葉で鼓舞する藤沢。



↑ランニングゴールした藤沢のマシンに牽引された赤崎と対面する一輝、こちらを向く。

「崇高たる最速の走り」「華麗に技倆するカウボーイ」「試練に立ち向かう勇気」——全篇を通して藤沢はまさに男の中の男。だが、本当は子供っぽい一面もある。それを知り見られるのは、5thNightの藤沢GP代表決定戦。勝負に敗れた藤沢を慰め、励ますシーンで、藤沢のマシンを見ていた藤沢が一瞬、2人に目を走らせる。いつも自分を励ましてくれる英が藤沢を励ます姿を見て動揺しているのだ。チームの旗の手前上、平服を装っているのがかわいい。



# 10年前の“横浜最速伝説”とは 実際どのような内容だったのか？

物語の大きなテーマである「横浜最速伝説」。さまざまな事象が複雑に絡んでいるため、未だに未知の部分があるという人も多いだろう。そこで、要点を抜き出してまとめてみた。

まずは、WON-TECが推進する「D-Project」から生まれた「Diablo」が、すべての発端となっている。恐怖心を抑制し、人間が持つ潜在能力のすべてを引き出すという夢のような新薬は、ある時、大事件を引き起こす。薬を投与された実験サンプル＝離層の兄の事故である。事態を重く見たWON-TECは、「Diablo」に致命的な欠陥があったのかどうかを検証すべく、大量のサンプル集めを始める。「DiabloTUNEで誰でも最速になれる」という言葉につられて集まる走り屋たち。その役目を担ったのが川志摩美だった。彼女は父を交通事故で亡くしたことで、走り屋を心の底から憎んでいたのだ。いわば復讐劇……。そんな美に「Diablo」を投与され、偽りのDiablo-Zetaで1人ずつ横浜に送り出されていた走り屋＝Driverたち。彼らはやがて「横浜最速の男」と呼ばれるようになった。「横浜最速の男」「DiabloTUNE」……すべては

WON-TECが作り出した謎の事件だったのである。

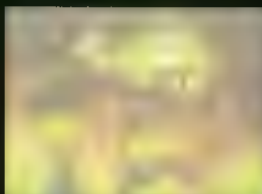
しかし、Driverたちは、離層の兄と同じように次々と事故死していった。そして、紅の月が満ちた夜、彼らは一斉に脱走を決行するが、結果的に大惨事となる。赤崎の記憶断片内にあった、横羽線での多重事故——「横浜戦争終結の夜」である。WON-TECは「Diablo」検証の続行は不可能と判断し、「D-Project」の10年間の凍結を決定。同時に、多重事故の現場にいた10年前の赤崎は、当時のプロジェクトリーダーである「美の兄」＝坂原サトルの手によってゴールドスリーブされた。彼には「Diablo」の成功に必要な抗体情報があると判断されたからだ。「赤崎」の情報は、このゴールドスリーブ状態の時にすべて封印された。坂原サトルは、このゴールドスリーブ状態の時にサトルとされた坂原最速、チームスタート時のネームエントリー＝離層がそれである。一時的な凍結を断ることで、10年間に凍結する時の記憶をなくすためだった。

だが……10年の眠りから目を覚ました男＝赤崎に、「Diablo」は投与されていなかった。川志摩サトルが北海道へ逃げ込んだのは、彼にこの事実を知ったからだ。走り屋たちから

走ることの楽しさを奪った「DiabloTUNE」を目の敵にし、あの事故現場でDiablo-Zetaの迷走を止めた10年前の赤崎。そう、彼はノーマルのZetaでDiabloTUNEのZetaをいとも簡単に抜いていった。真の横浜最速の男だったのである。



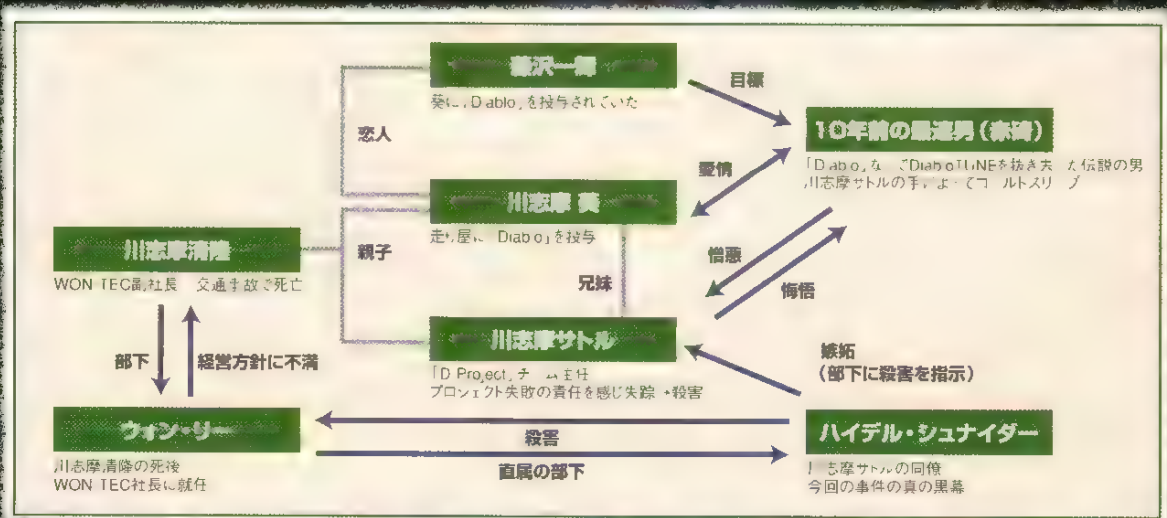
↑誰よりも速くなりたい……「Diablo」に頼ることなく、純粋に走り屋を追求した10年前の赤崎。



↑「D-Project」凍結の原因となった横羽線での多重事故。大量のDiablo-Zetaが燃えさかる。



↑「D-Project」を押し進めたWON-TEC社長と、川志摩サトル。ハイデル・シュナイダーもこの事件に関与している。





# ゲームに登場するキャラクター達は 昼間何をしてる？

「それは完全に深夜が舞台。いったい登場人物たちは昼間は何をしているのだろうか？ 龍馬や三原はアルバイトで生計を立てていふことはわかるが、果たしてほかの人たちは——そのあたりをよりライター・島山さんにつづけてみると——「その辺は僕も良く知ってるんですけど、仕事してたりするんでしょうけど、僕はあまりプライベートなことを語り合わないで」。どうやら、彼らの軍文庫は「昼間のことを話さない」ともいって、夜にすべてが完結する関係。決して原長の愚口を言い争うつもりはしないのだ。それでも、藤沢に賛成してだけは島山さんも少し弱くなったらしく、断片情報も手に入っていた。本人に聞いたわけではなかったが、彼はどモ（たぶん）である。年上の美人と同棲していて、しかも一切束縛されないという、男にとっては夢のような（？）生活を送っているのだ。もちろん、高級マンションの家賃はすべて実持ち。ちなみに藤沢は以前、四畳半風呂なしで共同トイレのグロバートに住んでいたらしい。



↑クルマ好きが高じ、GSでバイトしている龍馬。愛車SEVENはバイトで貯めたお金で買ったのだ。



↑藤沢と同棲している美。父親の莫大な遺産があるため、彼女は高級マンションを借りられるのだ。

## 赤崎の86-Levの エンジン名の意味は？

藤沢から譲り受けた赤崎の愛車86-Lev。藤沢が今のRS2000tbの前に乗っていただけあって、搭載されたエンジンは「86-Lev用改造エンジン」となっている。その正式名称は「G-4A F-SPL」。



↑実は、ノーマルより初期/最大ソケット数が1個少ないのである。

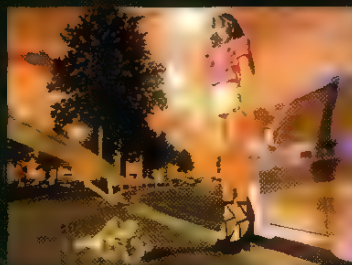
最後に付いている「F-SPL」とは、FUJISAWA-SPECIALをもじっているのだ。この改造エンジン、ノーマルの86-Lev用エンジンとスペックを比較してみると、最大出力が117.0ps/6500rpm（ノーマル）→125.0ps/7000rpm（改造）、最大トルクが13.7kg/5000rpm（ノーマル）→15.2kg/5000rpm（改造）と、軒並みパワーアップしていることがわかる。ちなみに、藤沢の今の愛車RS2000tbのエンバンの名前にも「F-SPL」が冠せられている。

## その後のキャラクター達は どうなった？



↑いつかはファミリカー、と誓ったのか？

内容にはあえて触れないが、エンディングを見るに、エンバンのその後、藤沢、辻本、由佳、美のその後の様子を知ることができる。では、果たしてキャラクターたちのその後の人生はどんなになっているのだろうか？ 実は本書のためだけに、スクウェア開発陣が新たに2点の絵を起してしてくれたのだ。1枚は虎口と椎名赤香の……と思いきや、なんと子供を抱いているではないか！ 子供ができたなら三輪車時代から藤沢……すれば峠を走らせるも家賃に困った虎口。果たしてその計画はうまくいくのだろうか。そしてもう1枚は、沢木が事故ったコーナーに花束を捧げる三原葉子である。本書で藤沢の死に対して悲しみを表していた彼女だが、やはり胸の内は悲しみに満たされているのだ。



↑もうと険直になつていたら、三原の素直な気持ちにならないうそ。

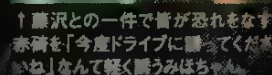


「それは、おれが愛していたもの。でも、おれにはそれぞれ意味があるのだ。……  
おれは彼女を愛していた。彼女も、おれに愛された。同年代の仲間を失うのが  
怖いという気持ちで愛したのだ。そして、僕は『反骨派の圭介』と呼ばれた。  
僕は、彼女と別れてから、ずっと後悔している。僕は、おれに愛されたのだ。それは

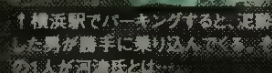
「ゲーム序盤からある種異様な雰囲気を感じてた石川兄弟。それはこの『硬派純情』の兄弟のつづ



実は、ゲーム中では名前すら出ないような、キャラクター達にも多少の設定があったりするのだ。例えば、ジョニーはゲームで敵に倒れるウェイトレスの名前は「アツ子」として、本編VRのメインキャラクター（赤髪で、カンガムリ）とつながっているという設定がされている。また、港町の代わりになったBSミッド・ジョーのバイトの女の子の名前は「アツ子」というのだ。



↑さっそうと登場する体験版の河津  
「パワーアップしてないと、氏が嫌  
うハイパーマシンには勝てない」





# 全38種類のステッカーを

## すべて集めるには？



コレクターにはたまらないステッカー。各チームロゴを始め、多種多様なタイプが用意されている。その数はなんと38種類にも及び。ただし、ステッカーは基本的にレアアイテム。お店で手に入るものは4種類しかない。ほかのステッカーも特定の強力な走り屋に勝たなければ手に入らないのだ。そこで、下記に全ステッカーの入手方法一覧を掲載。これを参考にぜひともステッカーをコンプリートしてほしい。

### ステッカー入手場所一覧

- |               |   |                |   |
|---------------|---|----------------|---|
| ① 595 BLACK   | 高速に登場するWhite Tiger チーム595・White Tiger が装備 | ● KUMA         | 9th Nightのスポンサーチャンピオンシ、に、勝つと入手          |
| ② 595 BLUE    | 高速に登場するRZ3000C チーム595・森脇 が装備              | ● LOVE         | 北横浜のナンバンケイン、成功すると入手                     |
| ③ 595 RED     | 高速に登場するSeven FD チーム595・雨村 が装備             | ● MILLION      | 北横浜のカノン・ミニオンで販売                         |
| ④ 666 Sticker | 北海道のチュン・ブ・アイスフィードで販売                      | ● NAMEKO       | Last Night南横浜、登場する改造トラックが装備             |
| ⑤ A. Sticker  | 9th Night北横浜に登場する改造トラックが装備                | ● NR Sticker   | 3rd Night、下公園のハットル 4th NightのNR代表決定戦で入手 |
| ⑥ BD Sticker  | 高速に登場するBack Dragon レアカー が装備               | ● One's Own    | th Night南横浜及び11th Night北横浜の改造トラックが装備    |
| ⑦ BK Sticker  | 9th Night高速に登場するCeine-FOUR 青山葉タチ が装備      | ● Q's Sticker  | 中華街の元町Queen'sメンバ、立河、二原含む、のマンが装備         |
| ⑧ BLR Sticker | 最初から装備している                                | ● RAB!         | 11th Night北横浜、登場する市営バスが装備               |
| ⑨ British     | Last Nightマンタワ のイベントでワルハースのマンが装備          | ● RL Sticker   | ベイフグンの非公式レースのHeavy Weightで勝つと入手         |
| ⑩ CHOCOBO     | 11th Night南横浜に登場するSTAR-N1 レアカー が装備        | ● SaGa Sticker | Last Nightのみ南横浜のチュン・ブ・スポンサーで販売          |
| ⑪ DD Sticker  | 箱根DDの虎口、山崎、加東、木下のマンが装備                    | ● She's Green  | 11th Night桜木町のイベントバトルで椎名遥が装備            |
| ⑫ DRAGON      | 6th Night北横浜に登場するMicro2000 レアカー が装備       | ● She's Yellow | 11th Night桜木町のイベントバトルで椎名京香が装備           |
| ⑬ Drift-Zoku  | 11th Night箱根の、セサ崎とのイベントバトルに勝つと入手          | ● SPENCER      | 南横浜のチュン・ブ・スポンサーで販売                      |
| ⑭ DW Sticker  | 大黒埠頭の大黒WAVEメンバー 村丘信吾含む、のマンが装備             | ● VR Sticker   | 北横浜の高島VRメンバー、ノナイ含む、のマンが装備               |
| ⑮ Germany     | 1th NightのDarkness GPでシェナイターのマンが装備        | ● Wakaba-Logo  | 1st~4th Night南横浜のAvenue、ワカバ銀行営業車が装備     |
| ⑯ GT Sticker  | 桜木町GTメンバー(川崎鉄史含む)のマンが装備                   | ● WG Sticker   | 6th&9th Nightの赤い3連星と11th Nightの矢吹天成が装備  |
| ⑰ Italian     | Last Nightマンタワ のイベントでラ・ジュのマンが装備           | ● WONTEC       | Last Nightマンタワのイベントで宇衛兼運転手のマンが装備        |
| ⑱ JYUNJOH     | 北横浜のナンバンケインに成功すると入手                       | ● YAMADA       | Last Night南横浜の横浜国際病院でのイベントで入手           |
| ⑲ KOUHA       | 北横浜のナンバンケインに成功すると入手                       | ● YUMI-Logo    | Last Night高速に登場する高速トラックが装備              |



# 果てなき伝説の彼方に――





宴は終わった。

後に残るのは異様な興奮の後の、妙に白けた静けさ。

心の空洞。

だが、それがすべての終わりではない。

人は、生きる。

どこかに向かって歩き始める。

そして、新たなる伝説が、誰かの手によって紡ぎだされていく。

その時、人々はあの猛々しいエキゾーストノートを

心で聞きながら語り合うだろう。

歴史に刻まれた、心に刻まれた奇跡の物語を。

伝説は決して消えない。

スピードの向こう側からの熱き叫びが、

人に勇気を与えてくれるのだから。



## STAFF

### Editor in Chief

垣貴真和

### Editor

内海一秀

### Product Manager

中村寛文

### Composition & Writing

株式会社エーワンオフィス

古橋 潔

古橋あゆみ

蛸原秀夫

山本秀樹

大塚省吾

安藤和也

斉藤 宙

我満里美

### Design & Layout

株式会社サンダイアル

岩田千菜

松本智子

### Photograph

折原弘之

有限会社フोटospace・パッション

村田和聡

有限会社ハンドメイド

柴泉 寛

大竹尚治

### Special thanks

SUPER AGURI COMPANY

有限会社アスク MOVE' TUNINGFACTORY

株式会社GrandSlamPro町田

### Supervisor

株式会社スクウェア

野村 匡

木村貴則

1999年7月15日 初版

発行人 染野正道

編集人 横田洋文

発行所

株式会社デジキューブ

〒150-0012

東京都渋谷区広尾1-13-7

恵比寿イーストビル

Tel 03-3444-5765

Fax 03-3444-5940

印刷

大日本印刷株式会社

ISBN4-925075-56-X C0076

©1999スクウェア

※丁・私丁本はお取扱いします

本書の全部、あるいは一部を小社の承認を待たずに無断で複製することは、いかなる方法においても禁じられています。

ゲームの内容に関するご質問には一切お答えできませんのでご了承ください。

定価はカバーに表示しております。



## WARNING

本誌に登場するゲームソフト「レーシングラグーン」の物語はフィクションであり、登場する人物・地名・団体等はすべて架空のもので、実在するものとは一切関係ありません。車の運転は交通ルールを守り、安全運転を心がけましょう。





**SQUARESOFT**



ISBN4-925075-56-X

C0076 ¥1200E



9784925075565



1920076012006

Monster-**R**

